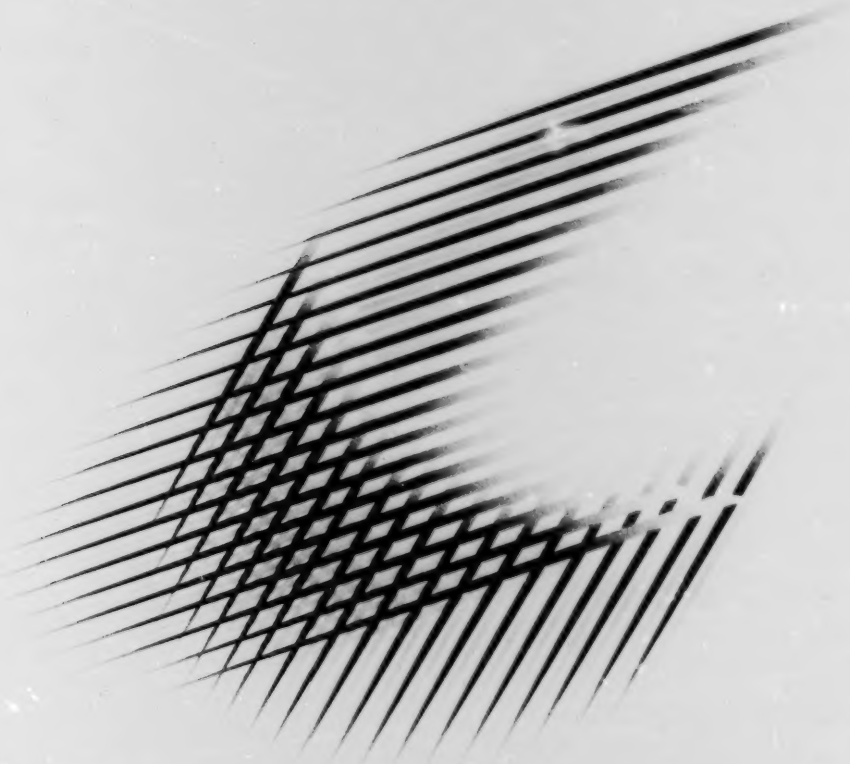
TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2001

RAPPORT ANNUEL



Transports Canada
Transport Canada

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2000

Cat. No. T1-10/2001F
ISBN 0-662-86632-0

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2001"

102-05329/

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous présente le sixième *Rapport annuel* sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Dans un pays de la taille du Canada, le transport joue un rôle fondamental. En effet, c'est le transport qui appuie et permet les activités sociales et économiques. Le rapport montre clairement l'importance de ce rôle en décrivant la situation du secteur des transports au moyen d'une analyse des dernières données disponibles sur le réseau de transport du Canada.

Ce rapport et les cinq précédents permettent de bien comprendre les tendances et les enjeux qui influent sur les besoins de transport, ceux qui découlent des exigences des activités socio-économiques, l'évolution du marché et les défis qui en résultent pour le réseau de transport de notre pays. Le rapport se veut un guide pour comprendre l'efficience du réseau de transport dans le contexte des nouveaux facteurs logistiques en jeu qui ajoutent constamment aux attentes des canadiens et des canadiennes face aux transports.

En cette période où nous examinons les défis et les pressions que le réseau de transport du pays devra faire face au cours des prochaines années, le rapport vient renforcer l'information dont nous disposons pour asseoir les décisions à prendre.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de ma très haute considération.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre *page*

Points saillants du rapport i

1. Introduction 1

2. Les transports et l'économie canadienne 3
L'économie canadienne 3
Importance des transports pour l'économie canadienne 5
Importance des transports pour les économies provinciales 7

3. Dépenses des gouvernements en transport 9
Dépenses publiques consacrées aux transports 9
Total des recettes de transport par palier de gouvernement 11
Aperçu des dépenses et des recettes par mode 12

4. Sûreté et sécurité de transport 15
Aperçu des accidents de transport 15
Transport des marchandises dangereuses 26
La sûreté des transports et les événements du 11 septembre 2001 27

5. Les transports, l'énergie et l'environnement 31
Énergie 31
L'impact des transports sur l'environnement 35

6. Transports et emploi 41
Emploi 41
Salaires 46

7. Transports et échanges commerciaux 49
Échanges intérieurs 50
Échanges internationaux 53

8. Transport et tourisme 61
Dépenses touristiques 61
Aperçu des voyages 63

9. Infrastructures de transport 69
Infrastructures de transport ferroviaire 69
Infrastructures de transport routier 72
Infrastructures de transport maritime 74
Infrastructures de transport aérien 87

10. Structure de l'industrie 93
Industrie du transport ferroviaire 93
Industrie du camionnage 94
Industrie du transport par autobus 99
Industrie du transport maritime 101
Industrie du transport aérien 109

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Chapitre *page*

11. Transport des marchandises 119
Transport ferroviaire 119
Camionnage 122
Transport maritime 127
Transport aérien 132

12. Transport des passagers 135
Transport ferroviaire 135
Transport par autobus 136
Transport par véhicule automobile 139
Transport maritime 142
Industrie du transport aérien 143

13. Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports 153
Transport ferroviaire 153
Camionnage 155
Autobus 155
Réseaux de transport en commun 156
Transport aérien 157

LISTE DES ANNEXES

Annexe *Titre* *Page*

Les transports et l'économie canadienne

2-1 Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2001 8

Infrastructures de transport

9-1 Projets approuvés dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires par aéroport et par province, 2001 92

Structure de l'industrie

10-1 Administration canadienne de la sûreté du transport aérien 117
10-2 Projet de loi C-42 – *Loi sur la sécurité publique* 118

LISTE DES TABLEAUX

Tableau *Titre* *page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1 : Indicateurs économiques généraux ... 3
2-2 : Transport commercial en termes de pourcentage du PIB, 2001 ... 5
2-3 : Demande de transport en pourcentage du produit intérieur brut ... 6
2-4 : Croissance économique des provinces ... 6
2-5 : Transport commercial par province et territoire, 2000 ... 7
2-6 : Total des dépenses personnelles consacrées aux transports par province, 2000 ... 8

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1 : Dépenses et recettes des gouvernements liées aux transports, 1997-1998 à 2001-2002 ... 9
3-2 : Dépenses fédérales de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations, 1997-1998 à 2001-2002 ... 10
3-3 : Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1997-1998 à 2001-2002 ... 10
3-4 : Recettes publiques provenant des usagers des transports, 1997-1998 à 2001-2002 ... 12
3-5 : Dépenses et recettes de transport par mode et par palier de gouvernement, 1997-1998 à 2001-2002 ... 13

4. Sûreté et sécurité de transport

4-1 : Accidents de transport par mode, 2001 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ... 16
4-2 : Taux d'accidents des transports, 2001 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ... 16
4-3 : Accidents de chemin de fer, 1996 – 2001 ... 17
4-4 : Accidents aux passages à niveau par province, 1996 – 2001 ... 17
4-5 : Accidents ferroviaires dus à des intrusions par province, 1996 – 2001 ... 18
4-6 : Nombre total d'accidents corporels, de morts et de blessés, 1995 – 2000 ... 18
4-7 : Victimes de la route par catégorie d'usagers, 1995 – 2000 ... 19
4-8 : Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 1994 – 1999 ... 19
4-9 : Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, selon le type de véhicule, 1994 – 1999 ... 20
4-10 : Événements maritimes, 1996 – 2001 ... 22
4-11 : Accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada, 1995 – 2000 ... 24
4-12 : Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada par région, 1996 – 2001 ... 25
4-13 : Personnes tuées dans des aéronefs immatriculés au Canada par région, 1996 – 2001 ... 25
4-14 : Accidents aériens mortels mettant en cause des avions de ligne et des appareils de navette, Canada et États-Unis, 1995 – 2000 ... 26
4-15 : Accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses par mode et phase de transport, 1996 – 2001 ... 26
4-16 : Morts et blessés causés par des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1996 – 2001 ... 27
4-17 : Nombre total de morts et de blessés dans des accidents à signaler mettant en cause des marchandises dangereuses, 1996 – 2001 ... 27
4-18 : Avions détournés le 11 septembre 2001 ... 28

5. Les transports, l'énergie et l'environnement

5-1 : Émissions résultant des activités de Transports Canada ... 39

6. Transports et emploi

6-1 : Emploi dans le secteur des transports, 1998 – 2001 ... 42
6-2 : L'emploi dans les services de transport ferroviaire, 1998 – 2000 ... 42
6-3 : Employés à temps plein dans l'industrie du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain, 1998 – 2000 ... 42
6-4 : Total de l'emploi dans l'industrie du camionnage, 1997 – 2000 ... 43
6-5 : L'emploi dans les services de taxi et de limousine, par province, 1998 – 2001 ... 43
6-6 : Nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime, 1998 – 2001 ... 43
6-7 : Répartition régionale des employés des opérateurs de traversiers, 1998 – 2000 ... 44
6-8 : Emploi au sein des administrations portuaires canadiennes, 1998 – 2001 ... 44
6-9 : Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1998 – 2001 ... 44
6-10 : Emploi dans les administrations de pilotage et les associations d'employeurs maritimes, 1998 – 2001 ... 44
6-11 : Emploi dans l'industrie du transport aérien, 1998 – 2000 ... 45
6-12 : Emploi dans les aéroports du réseau national d'aéroports, 2001 ... 45
6-13 : Emploi dans le secteur des services de préparation de voyages et de réservations, 1997 – 2001 ... 45
6-14 : Emplois chez NAV Canada, 1998 – 2001 ... 45
6-15 : Autres emplois directs reliés aux transports, 1998 – 2001 ... 46
6-16 : Équivalents temps plein prévus dans des ministères et organismes fédéraux ... 46

Tableau *Titre* *page*

6-17 : Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par mode, 1998 – 2001 46
6-18 : Rémunération annuelle moyenne dans l'industrie du transport ferroviaire, 1998 – 2000 47
6-19 : Salaire annuel moyen dans l'industrie du transport par autobus, 1998 – 2000 47
6-20 : Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 1998 – 2001 47
6-21 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1997 – 2000 48
6-22 : Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 1998 – 2000 48

7. Transports et échanges commerciaux

7-1 : Échanges intérieurs et internationaux de produits au Canada selon la valeur et le volume, 1999 – 2000 49
7-2 : Échanges intérieurs et internationaux de services au Canada, 1999 – 2000 49
7-3 : Flux intérieurs de transport, par produit et par mode, 2000 51
7-4 : Échanges intraprovinciaux, par type, 1999 51
7-5 : Flux de transport intérieurs, par secteur et par mode, 2000 51
7-6 : Échanges commerciaux interprovinciaux, principaux couloirs Est-Ouest, 1999 52
7-7 : Commerce entre le Canada et les États-Unis, par mode et par secteur, 1997 – 2001 54
7-8 : Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2000-2001 55
7-9 : Commerce via les routes entre le Canada et les É.-U. selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2000 55
7-10 : Échanges commerciaux transfrontaliers Canada/É.-U., principaux flux Nord-Sud, 2000 56
7-11 : Échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1997 – 2001 58
7-12 : Exportations du Canada vers des pays autres que les États-Unis selon les principaux flux d'échanges, 2000 59
7-13 : Importations du Canada en provenance de pays autres que les États-Unis selon les principaux flux d'échanges, 2000 59
7-14 : Exportations canadiennes par groupe de pays, 2000 et 2001 60
7-15 : Importations du Canada par groupe de pays, 2000 et 2001 60

8. Transport et tourisme

8-1 : Dépenses touristiques de transport au Canada et autres grandes catégories, 2000 62
8-2 : Sommaire des voyages internationaux, 2000 et 2001 64
8-3 : Voyages entre le Canada et les États-Unis selon le mode, 2001 66
8-4 : But des voyages outre-mer, 1990 et 2000 67

9. Infrastructures de transport

9-1 : Les compagnies de chemin de fer au Canada, 2001 69
9-2 : Distribution fédérale et provinciale des voies ferrées, 1990 et 2001 70
9-3 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2001 70
9-4 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2001 71
9-5 : Plans triennaux de rationalisation du CN et du CP par province, 2000 71
9-6 : Longueur du réseau routier au Canada, 2001 72
9-7 : Les 20 postes frontaliers les plus fréquentés par les camions, 1999 – 2001 73
9-8 : Les 20 postes frontaliers les plus fréquentés par les voitures et autres véhicules, 1999 – 2001 74
9-9 : Classification des principaux ports 76
9-10 : Nombre de ports sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province et par année, 1995 – 2001 76
9-11 : Situation des ports régionaux, locaux et éloignés de Transports Canada 76
9-12 : Résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 2000 77
9-13 : Résultats financiers des principaux ports, 1996 – 2000 77
9-14 : Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 1999 et 2000 78
9-15 : Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1996-1997 à 2000-2001 78
9-16 : Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 1999 – 2000 79
9-17 : Ports de pêche par type de gestion et par région, 3 janvier 2002 80
9-18 : Ports de plaisance dessaisis par région, 1995-1996 à 2001-2002 80
9-19 : Preneurs des ports de plaisance dessaisis, 3 janvier 2002 81
9-20 : Ports pour petits bateaux de plaisance selon le type de gestion, janvier 2002 81
9-21 : Mouvements de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2001 82
9-22 : Trafic par marchandise sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1993 – 2001 82
9-23 : Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1999-2000 et 2000-2001 83
9-24 : Résultats financiers des administrations de pilotage, 1996 – 2001 84
9-25 : Nombre total des missions de pilotage et missions par pilote, 1996 – 2001 84

Tableau	Titre	page
9-26 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne, 1998-1999 à 2001-2002	86
9-27 :	Recettes et dépenses budgétées de la Garde côtière canadienne, 2001 – 2002	86
9-28 :	Résultats financiers de NAV Canada, 2000 – 2001	87
9-29 :	Aéroports terrestres canadiens pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe, 2001	88
9-30 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA)	89
9-31 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans des aéroports autres que ceux du réseau national d'aéroports (RNA)	89
9-32 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2000	90
9-33 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995-1996 à 2001-2002	91

10. Structure de l'industrie

10-1 :	Nombre de propriétaires-exploitants par type de transporteur, 1999	96
10-2 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1990 – 2001	97
10-3 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le segment du marché, 1998 – 2000	97
10-4 :	Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991 – 2000	98
10-5 :	Ventes de camions de classe 8 par province, 1999 à 2001	98
10-6 :	Transporteurs canadiens réguliers et marchés desservis, 2000	100
10-7 :	Recettes de l'industrie du transport par autobus, selon l'origine des recettes, 2000	100
10-8 :	Recettes totales selon le secteur et le type de service, 1996 – 2000	101
10-9 :	Flotte immatriculée au Canada par type, 1981 – 2001	103
10-10 :	Flotte battant pavillon canadien sur la côte Est, navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, 2001	105
10-11 :	Conférences maritimes ayant desservi le Canada en 2000	106
10-12 :	Partenaires intérieurs d'Air Canada assujettis à un régime de partage de codes au 31 décembre 2001	113
10-13 :	Alliances mondiales de transporteurs aériens, 2001	113
10-14 :	Parts de la capacité des compagnies aériennes, décembre 2000	114
10-15 :	Parts de la capacité des compagnies aériennes, décembre 2001	114
10-16 :	Aéronefs de certains transporteurs canadiens affectés au transport des passagers	114
10-17 :	Transporteurs aériens canadiens de fret	114
10-18 :	Licences détenues au 31 décembre 2001	115
10-19 :	Résumé des licences et des permis du personnel en décembre 2001	115
10-20 :	Licences et permis du personnel, par province, en décembre 2001	115
10-21 :	Exploitants de services locaux qui offraient des services aériens réguliers au 31 décembre 2001	115
10-22 :	Profil de la flotte d'aéronefs de loisir au 31 décembre 2001	116

11. Transport des marchandises

11-1 :	Exportations et importations ferroviaires par produit, 1999 – 2001	120
11-2 :	Total des envois mensuels par wagons complets par produit, 2000 – 2001	121
11-3 :	Trafic ferroviaire et maritime par produit, 1999 – 2000	122
11-4 :	Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par segment du marché et par région, 2000	123
11-5 :	Trafic international des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux flux et la province, 2000	123
11-6 :	Camionnage pour compte d'autrui par groupe de produits, 2000	124
11-7 :	Recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon le groupe de produits, 2000	124
11-8 :	Statistiques sur les camions par province/territoire, 2000	124
11-9 :	Répartition de l'activité selon le type de véhicules, 2000	125
11-10 :	Véhicules-kilomètres selon le type de camion, 2000	126
11-11 :	Caractéristiques des camions selon l'âge du véhicule, 2000	126
11-12 :	Utilisation des camions selon le jour de la semaine, 2000	126
11-13 :	Utilisation des camions selon le moment de la journée, 2000	126
11-14 :	Utilisation des camions selon la longueur du parcours, 2000	126
11-15 :	Utilisation des camions selon le but du parcours, 2000	127
11-16 :	Statistiques du trafic maritime au Canada, par secteur, 1986 – 2000	127
11-17 :	Proportion de navires battant pavillon canadien dans les échanges maritimes du Canada, 2000	127
11-18 :	Flux maritimes intérieurs par région du Canada, 2000	128
11-19 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1988 – 2000	129
11-20 :	Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1994 – 2000	129
11-21 :	Trafic de ligne par région, 2000	129

Tableau *Titre* *page*

11-22 : Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2000 130
11-23 : Trafic maritime du Canada à destination des États-Unis, 2000 130
11-24 : Trafic maritime canadien en provenance des États-Unis, 2000 131
11-25 : Commerce maritime entre le Canada et les pays d'outre-mer, 1986 – 2000 131
11-26 : Trafic maritime du Canada à destination d'outre-mer, 2000 131
11-27 : Trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer, 2000 132
11-28 : Marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens, par secteur, 1993 – 2000 132
11-29 : Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2000 132
11-30 : Valeur du commerce international du Canada par avion, 1997 – 2001 133
11-31 : Total des exportations par avion selon les principales destinations, 2000 134
11-32 : Total des importations par avion selon les principaux pays d'origine, 2000 134

12. Transport des passagers

12-1 : Voyageurs et voyageurs-kilomètres – VIA Rail et compagnies de chemin de fer de classe II, 1996 – 2000 135
12-2 : Voyageurs des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2001 135
12-3 : Statistiques sur les autobus par province/territoire, 2000 136
12-4 : Répartition des activités des autobus, 2000 136
12-5 : Activités des autobus selon le type de services, 2000 136
12-6 : Caractéristiques des autobus selon l'âge du véhicule, 2000 136
12-7 : Indicateurs choisis du trafic à l'arrivée, septembre-novembre 2001, par rapport à 2000 137
12-8 : Utilisation des autobus selon le jour de la semaine, 2000 137
12-9 : Utilisation des autobus selon l'heure de la journée, 2000 137
12-10 : Utilisation des autobus selon la longueur du déplacement, 2000 137
12-11 : Recettes des services interurbains réguliers par gamme de services, 1995 – 2000 138
12-12 : Recettes des exploitants de services d'autobus nolisés par gamme de services, 1995 – 2000 138
12-13 : Recettes des transports en commun par gamme de services, 1995 – 2000 139
12-14 : Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1996 – 2000 139
12-15 : Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2000 139
12-16 : Répartition des activités des véhicules selon le type, 2000 140
12-17 : Caractéristiques des véhicules selon l'âge du véhicule, 2000 140
12-18 : Utilisation des véhicules selon l'âge du conducteur, 2000 141
12-19 : Utilisation des véhicules selon le groupe d'âge et le sexe du conducteur, 2000 141
12-20 : Utilisation des véhicules selon le jour de la semaine, 2000 141
12-21 : Utilisation des véhicules selon l'heure de la journée, 2000 142
12-22 : Utilisation des véhicules selon la longueur du déplacement, 2000 142
12-23 : Véhicules légers, activité selon la raison du déplacement, 2000 142
12-24 : Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1990 – 2001 143
12-25 : Pays/territoires avec lesquels le Canada avait des accords bilatéraux de transport aérien au 31 décembre 2001 144
12-26 : Engagements d'Air Canada en matière de services intérieurs 146
12-27 : Changements dans les services aériens réguliers intérieurs en 2001 146
12-28 : Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2001 147
12-29 : Réseau national d'aéroports (RNA) nombre de marchés intérieurs desservis, y compris le trafic d'affrètement, en décembre 2001 . 149
12-30 : Trafic intérieur des passagers, 1988 – 2000 149
12-31 : Passagers aériens Canada–États-Unis : services réguliers, régionaux et affrétés, 1991 – 2000 149
12-32 : Changements dans les services aériens transfrontaliers réguliers en 2001 150
12-33 : Réseau national d'aéroports (RNA), nombre d'aéroports américains desservis (services réguliers sans escale seulement) au 31 décembre 2001 151
12-34 : Canada – passagers aériens internationaux, services réguliers, régionaux et affrétés, 1991 – 2000 151
12-35 : Nombre de destinations internationales desservies au départ des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) au 31 décembre 2001 151

13. Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports

13-1 : Indicateurs de rendement de certaines entreprises de transport et de l'économie 153
13-2 : Indicateurs financiers des réseaux de transport en commun de certaines provinces, 2000 157
13-3 : Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 1991 – 2000 159

Tableau *Titre* *page*

13-4 : Structure des coûts des entreprises de transport, 1991, 1998 et 1999 – 2000 160
13-5 : Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, de 1991 à 2000 161
13-6 : Résultats financiers des entreprises de transport, 1996 – 2000 162

LISTE DES FIGURES

Figure *Titre* *page*

2. Les transports et l'économie canadienne

2-1: Utilisation de la capacité de production des produits non agricoles, 1990 – 2001 3
2-2: Croissance du PIB réel par principal secteur, 1995 – 2001 4
2-3: PIB réel, Canada versus autres régions, 1998 – 2001 4
2-4: Commerce de marchandises, 1995 – 2001 4

3. Dépenses des gouvernements en transport

3-1: Dépenses locales et provinciales en transport par habitant, 1998-1999 à 2000-2001 11

4. Sûreté et sécurité de transport

4-1: Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, 1996 – 2001 16
4-2: Accidents aux passages à niveau et accidents résultant d'intrusions, 1996 – 2001 18
4-3: Moyenne sur trois ans du nombre de victimes de la route par province, 1998 – 2000 19
4-4: Pourcentages de collisions routières et de victimes d'accidents impliquant des véhicules commerciaux, 1990 – 1999 19
4-5: Nombre d'occupants tués et port de la ceinture de sécurité, 1988 – 2000 20
4-6: Moyenne du taux d'accidents mortels dans certains pays de l'OCDE, 1998 – 2000 20
4-7: Navires impliqués dans des sinistres maritimes selon le pavillon et le type de navire, 1996 – 2001 21
4-8: Sinistres maritimes par région du Bureau de la sécurité des transports, 2000 par rapport à 2001 23
4-9: Taux d'accidents des navires battant pavillon canadien et battant pavillon étranger, 1995 – 2000 23
4-10: Incidents à signaler de tous les aéronefs, 2001 25
4-11: Confiance du public à l'égard des différents moyens de transport avant et après le 11 septembre 2001 30

5. Les transports, l'énergie et l'environnement

5-1: Consommation d'énergie dans l'économie canadienne, 2000 31
5-2: Croissance de la consommation d'énergie par secteur, 1999 et 2000 31
5-3: Consommation d'énergie par secteur économique, 1991 – 2000 32
5-4: Consommation d'énergie dans le secteur des transports par mode, 2000 32
5-5: Croissance de la consommation d'énergie dans le secteur des transports par mode, 1999 et 2000 32
5-6: Consommation d'énergie dans le secteur des transports par source, 2000 32
5-7: Achats d'énergie par le secteur des transports par région en pétajoules, 2000 33
5-8: Croissance de la consommation d'énergie dans le secteur des transports par région, 1999 et 2000 33
5-9: Croissance de la consommation des carburants routiers par région, 1999 et 2000 33
5-10: Prix mensuels du pétrole brut — West Texas Intermediate de Chicago, Prix NYMEX, de 1999 à 2001 34
5-11: Prix mensuels au détail des carburants routiers, 1999 à 2001 34
5-12: Prix au détail de l'essence automobile par ville 35
5-13: Prix international de l'essence automobile, mai 2001 35
5-14: Prix annuels moyens du carburant diesel ferroviaire et du carburéacteur, 1997 – 2000 35
5-15: Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, 1999 36

7. Transports et échanges commerciaux

7-1: Échanges intérieurs, par type, 1997 – 2000 50
7-2: Échanges intérieurs, par secteur, 1997 – 2000 50
7-3: Échanges interprovinciaux, cinq plus importants flux vers l'Ouest, 1999 52
7-4: Échanges interprovinciaux, cinq plus importants flux vers l'Est, 1999 52
7-5: Taux de croissance annuel moyen des échanges interprovinciaux et internationaux, 1997 – 2000 53
7-6: Importance des États-Unis dans les exportations du Canada, 1997 – 2001 54

Figure	Titre	page
7-7:	Trafic quotidien des camions aux postes frontaliers Canada–É.-U., 1986 – 2001	55
7-8:	Principaux flux d'échanges Canada–É.-U. en direction du Sud, 2000	56
7-9:	Principaux flux d'échanges Canada–É.-U. en direction du Nord, 2000	57
7-10:	Exportations vers des pays autres que les États-Unis, 1997 – 2001	57
7-11:	Importations de pays autres que les États-Unis, 1997 – 2001	57
7-12:	Exportations à destination de pays autres que les É.-U., par province d'origine et province d'exportation, 2000	58
7-13:	Commerce entre le Canada et les États-Unis, selon la valeur des produits transportés, 2000 – 2001	60
7-14:	Commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, selon la valeur des biens transportés, 2000 – 2001	60
8.	**Transport et tourisme**	
8-1:	Dépenses touristiques au Canada, 1990 – 2001	61
8-2:	Dépenses effectuées par les étrangers qui ont passé une ou plusieurs nuits au Canada, par province, 2000	62
8-3:	Compte des voyages internationaux du Canada, 1990 – 2001	63
8-4:	Voyageurs étrangers qui sont entrés au Canada, 1980 – 2001	64
8-5:	Voyages d'une journée en automobile entre le Canada et les États-Unis, 1996 – 2001	64
8-6:	Voyages d'une nuit ou plus entre le Canada et les États-Unis, 1996 – 2001	64
8-7:	Destination des non-résidents qui sont entrés au Canada, par province, 1998 – 2000	65
8-8:	Touristes en provenance des principaux pays d'Asie, 1990 – 2001	66
8-9:	Touristes en provenance des principaux pays d'Europe, 1990 – 2001	66
8-10:	Voyages des Canadiens à destination de pays autres que les États-Unis, 1999 – 2001	67
8-11:	Touristes en provenance de pays autres que les É.-U., 1998 – 2000	67
9.	**Infrastructures de transport**	
9-1:	Circulation annuelle dans les deux sens entre le Canada et les États-Unis, 1986 – 2001	73
9-2:	Parts du trafic par groupe de ports, 2000	79
10.	**Structure de l'industrie**	
10-1:	Croissance des compagnies de chemin de fer d'intérêt local, 1990 – 2001	93
10-2:	Structure et recettes de l'industrie du camionnage, 2000	95
10-3:	Nombre de faillites, industrie du camionnage par rapport à l'économie dans son ensemble, 1990 – 2001	97
10-4:	Nombre de transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont égales ou supérieures à 1 million $, 1991 – 2000	97
10-5:	Ventes annuelles de camions de classe 8 au Canada, 1990 – 2001	98
10-6:	Flotte immatriculée au Canada, 1976 – 2001	103
10-7:	Profil de la flotte d'aéronefs de loisir au 31 décembre 2001	116
11.	**Transport des marchandises**	
11-1:	Total des envois mensuels par wagons complets, 1998 – 2001	120
11-2:	Ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1990 – 2000	122
11-3:	Valeur des biens transportés par avion entre le Canada et les É.-U., 2000 – 2001	133
11-4:	Valeur des biens transportés par avion entre le Canada et des pays autres que les É.-U., 2000 – 2001	134
12.	**Transport des passagers**	
12-1:	Voyageurs empruntant les services interurbains réguliers, 1980 – 2000	138
12-2:	Véhicules-kilomètres des exploitants de services d'autobus nolisés, 1981 – 2000	138
12-3:	Taille du parc des véhicules de transport en commun, 1996 – 2000	139
12-4:	Tendance à long terme des transports en commun, 1981 – 2000	139
12-5:	Passagers aériens par secteur, 1987 – 2001	145
12-6:	Passagers embarqués/débarqués aux aéroports du réseau national d'aéroports (RNA), par secteur, 2000	145
12-7:	Part de marché intérieur des aéroports du réseau national d'aéroports (RNA), décembre 2001	148
12-8:	Trafic passagers intérieur par région, 2000	149
13.	**Prix, productivité et résultats financiers du secteur des transports**	
13-1:	Dynamique des prix dans l'industrie du transport aérien, avec et sans la taxe sur le transport aérien, 1996 – 2000	157

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE

- L'économie canadienne a amorcé une phase de fléchissement en 2001, avec un taux de croissance du produit intérieur brut réel de seulement 1,5 %. La baisse enregistrée au premier trimestre de l'année a été la première à survenir depuis 1992.
- Le ralentissement économique aux États-Unis a contribué au ralentissement de l'économie canadienne. Les exportations du Canada vers les États-Unis ont chuté de 2,4 % et les importations, de 4,6 %. Ces résultats commerciaux ont été enregistrés malgré une baisse de 4,1 % de la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine.
- Les activités économiques ont été perturbées par les événements du 11 septembre.
- Les investissements des entreprises canadiennes ont chuté en 2001, surtout dans le secteur de la haute technologie.
- Après avoir augmenté au rythme annuel moyen de 4 % ces cinq dernières années, la production du secteur manufacturier a baissé de 3,9 % en 2001.
- Les dépenses de consommation ont affiché une bonne tenue augmentant de 2,5 %, mais elles ont chuté au troisième trimestre. La faiblesse des taux d'intérêt explique le dynamisme du secteur de l'immobilier.
- Toutes les grandes régions économiques du monde ont connu un ralentissement de leur croissance économique.
- Les entreprises de transport ont représenté 4,1 % du PIB en 2001. La demande finale liée au transport a représenté 14,9 % des dépenses totales de l'économie. Les investissements dans les transports ont représenté 3,1 % du PIB en 2001.
- Ensemble, l'Ontario et le Québec ont représenté 59 % du total des transports commerciaux au Canada en 2000, contre 28 % pour l'Alberta et la Colombie-Britannique, et 13 % pour les autres provinces et territoires.
- Les habitants de l'Ontario ont effectué 41 % des dépenses personnelles des Canadiens dans le secteur des transports, les habitants du Québec, 23 %, ceux de la Colombie-Britannique, 13 % et ceux de l'Alberta, 10 %.
- Le Yukon, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont été les seules régions où les dépenses par habitant consacrées au secteur des transports ont dépassé la moyenne nationale de 3 126 $.

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT

- Les dépenses publiques consacrées aux transports en 2000-2001 sont restées dans la fourchette des 17 à 18 milliards $ observée depuis cinq ans. Dans l'ensemble, les dépenses publiques consacrées aux transports ont baissé : le gouvernement fédéral a majoré ses dépenses de 0,6 %, tandis que les gouvernements locaux et provinciaux ont réduit les leurs de 3 %.
- Au total, 13,6 milliards $ de droits et impôts gouvernementaux ont été perçus auprès des usagers des transports en 2000-2001, soit légèrement moins qu'au cours de l'exercice précédent.
- En 2001-2002, les dépenses directes du gouvernement fédéral consacrées aux transports devraient atteindre 1,6 milliard $, soit une hausse de 16 % par rapport à l'année précédente. De ce total, 520 millions $ devraient être dépensés par la Garde côtière canadienne, et 225 millions $ devraient être consacrés aux ports et aux aéroports. Les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux routes et aux ponts devraient augmenter, essentiellement à cause des dépenses d'investissement dans les ponts.
- On s'attend à ce que les subventions directes du gouvernement fédéral se chiffrent à 828 millions $ en 2001-2002, soit 36 % de plus qu'en 2000-2001. Outre

l'augmentation des subventions accordées à VIA Rail, les programmes visant à dédommager les transporteurs aériens en raison de la fermeture de l'espace aérien canadien après les événements du 11 septembre et à améliorer la sûreté aéroportuaire ont entraîné 189 millions $ de nouvelles dépenses.

- En 2000-2001, les dépenses consacrées par les gouvernements provinciaux aux transports ont diminué de 1,2 milliard $, alors que les dépenses des gouvernements locaux ont augmenté de 0,7 milliard $. Les variations des dépenses provinciales au fil des ans s'expliquent par les paiements exceptionnels accordés une année qui ne sont pas répétés par la suite, comme les paiements spéciaux accordés aux commissions de transport en commun.
- Les transferts fédéraux ont représenté 1,2 % des dépenses consacrées aux transports par les gouvernements locaux et territoriaux.
- Les dépenses consacrées aux routes et aux autoroutes constituent la catégorie la plus importante des dépenses engagées par les provinces et les territoires dans les transports, puisqu'elles représentent près de 100 % de ces dépenses à l'Île-du-Prince-Édouard et 58 % dans les Territoires du Nord-Ouest.
- Par mode, les dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 2000-2001 peuvent être ventilées comme suit : 2,4 % pour le transport aérien, 5,5 % pour le transport maritime, 1,7 % pour le transport ferroviaire, 13 % pour les réseaux de transport en commun, 74 % pour les routes et la part restante pour les frais généraux.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DE TRANSPORT

- Tous les moyens de transport, à l'exception du transport routier, n'ont enregistré aucun changement ou une baisse du nombre d'accidents en 2001 par rapport à 2000.
- Le nombre de victimes d'accidents dans les secteurs des transports aérien et routier a diminué en 2001, mais a augmenté dans le secteur du transport maritime et, surtout, dans le transport ferroviaire.
- La tendance à la baisse des taux d'accidents de transport s'est maintenue.
- Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont déclaré 1 064 accidents en 2001, soit le même nombre qu'en 2000. Étant donné que le nombre de trains-kilomètres a été plus élevé en 2001 qu'en 2000, cela équivaut en fait à une baisse du taux d'accidents ferroviaires.
- Les déraillements et les collisions hors des voies principales ont représenté 45 % du total des accidents ferroviaires signalés en 2001. Les accidents aux passages à niveau ont pour leur part représenté 26 % des accidents ferroviaires, les déraillements et les collisons en voie principale, 13 % et les accidents résultant d'intrusions, 7 %.
- Le nombre d'accidents mettant en cause des trains de voyageurs/de banlieue est passé de 61 à 75.
- Dix-neuf pour cent du total des accidents ferroviaires signalés ont mis en cause des marchandises dangereuses.
- Il y a eu 92 accidents mortels en 2001, soit plus que l'année précédente, en raison d'une augmentation du nombre d'accidents mortels aux passages à niveau.
- En 2000, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données, les collisions de la route ont fait 2 917 victimes. Il s'agit du chiffre le plus bas enregistré depuis 45 ans. Il n'en reste pas moins que le nombre de collisions automobiles à signaler qui ont fait des victimes a augmenté en 2000.
- Au Canada, le taux le plus élevé d'accidents avec victimes a été enregistré au Nunavut et au Yukon. L'Ontario, qui compte le plus grand nombre de véhicules immatriculés, a continué d'avoir l'un des taux d'accidents mortels les plus faibles, soit 1,3 victime par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés, soit le même taux qu'à Terre-Neuve et au Labrador.
- En 1999, 586 morts ont résulté de collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, contre 557 en 1998.
- Cinquante-trois pour cent des véhicules impliqués dans des collisions mortelles étaient des automobiles privées, 25 % des camions légers et des fourgonnettes, et 12 % différentes catégories de camions.
- Le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs d'automobiles a atteint un plateau d'un peu plus de 90 %, soit plus ou moins le même taux observé depuis 1995.
- En 2001, la tendance à la baisse du nombre de sinistres maritimes a connu une interruption, avec 458 accidents signalés, soit une hausse de 2 % par rapport à 2000. Avec respectivement 159 et 158 sinistres maritimes, les régions des Maritimes/Terre-Neuve et de l'Ouest ont enregistré les plus fortes parts du total des sinistres maritimes.
- Un total de 506 navires ont été impliqués dans des sinistres maritimes en 2001, 54 % desquels étaient des bateaux de pêche canadiens.
- Les échouements ont représenté la part la plus importante des sinistres maritimes, soit 25 %.
- Au total, il y a eu 144 sinistres maritimes mettant en cause des navires commerciaux canadiens en 2001.
- Les sinistres maritimes impliquant des navires battant pavillon étranger ont poursuivi leur baisse en 2001, avec à peine 77 navires impliqués, soit 10 % de moins qu'en 2000.
- En 2001, on a recensé 24 sinistres maritimes mortels, qui ont fait 33 victimes.
- Les 295 accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada représentent une baisse de 8 % par rapport au nombre signalé en 2000. De ce total, 58 % ont

impliqué des aéronefs privés/d'affaires/d'État. Le nombre total de victimes qui ont trouvé la mort dans des aéronefs immatriculés au Canada en 2001 s'est élevé à 61, contre 65 en 1999 et en 2000.

- Il y a eu un plus grand nombre d'accidents impliquant des aéronefs de transport régional en 2001.
- La plupart des accidents d'aviation commerciale, soit 13 % de l'ensemble des accidents de transport aérien, ont mis en cause des avions appartenant à la catégorie des avions-taxis.
- Le taux d'accidents dans le secteur du transport aérien, mesuré en termes du nombre d'accidents par tranche de 100 000 heures de vol, a baissé.
- Il y a eu 464 accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, soit moins qu'en 1999 et en 2000, mais plus que les 383 signalés en 1997.
- Il n'y a pas eu de décès attribuables aux accidents de transport impliquant des marchandises dangereuses.
- Le 11 septembre 2001, l'espace aérien canadien a été fermé afin d'éliminer les risques d'autres attaques terroristes. Plus de 33 000 voyageurs à bord d'envolées destinées pour les États-Unis ont été hébergés.
- Plusieurs secteurs de l'industrie du transport ont été touchés par les événements du 11 septembre, le transport aérien et les activités transfrontalières de camionnage étant les plus durement touchés.
- Un nombre important de facteurs spécifiques à un niveau de sécurité accrue et des mesures préventives ont été mis en place immédiatement après le 11 septembre et, tel qu'annoncé dans le plan antiterrorisme d'octobre et le budget de décembre 2001, le gouvernement du Canada a engagé 2,2 milliards $ pour renforcer la sécurité aérienne, et 1,2 milliard $ pour la sûreté des postes frontaliers et faciliter le mouvement des biens et les déplacements des gens.
- Dans le cadre de la *Loi d'exécution du budget de 2001*, la nouvelle Administration canadienne de la sûreté du transport aérien – une société de la couronne se rapportant au Ministre des transports – a été créée. Cette administration sera responsable de divers services de sécurité aérienne au Canada, alors que Transports Canada va réglementer sa performance et en faire le suivi.

TRANSPORTS, ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT

- En 2000, le secteur des transports a représenté 34 % des 7 178 pétajoules d'énergie consommés au Canada.
- Les hausses du prix de l'énergie observées en 2000 ont ralenti le taux de croissance de la consommation d'énergie et, pour le secteur des transports, se sont traduites par une baisse par rapport à la quantité consommée en 1999.
- Les transports routiers ont utilisé 74 % de l'énergie consommée par les activités de transport. Le transport par pipeline et le transport aérien ont chacun utilisé une part de 9 %, suivis du transport maritime, avec 5 %, et du transport ferroviaire, avec 3 %.
- La baisse de la consommation d'énergie constatée dans le secteur des transports en 2000 est principalement attribuable au transport par pipeline. Le transport maritime est le seul autre segment du secteur des transports à avoir consommé moins d'énergie en 2000. Pour ce qui est des autres segments, la hausse de la consommation d'énergie a été inférieure en pourcentage à celle des années précédentes.
- Selon le type d'énergie, l'essence automobile et d'aviation ont représenté plus de la moitié de l'énergie consommée par le secteur des transports, suivis du carburant diesel, avec 26 %, et du gaz naturel et du carburéacteur, dont la part a été de 9 % chacun.
- Les achats d'énergie pour le secteur des transports ont atteint leur maximum en Ontario, avec 35 % du total. Avec une part de 18 %, le Québec s'est classé au deuxième rang, suivi de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, chacune avec 15 %. La région de l'Atlantique a représenté 8 % du total, la Saskatchewan, 5 %, et le Manitoba, un peu plus que 3 %.
- Le prix du brut a augmenté de façon spectaculaire en 1999 et en 2000, mais a chuté durant la dernière moitié de 2001.
- Au Canada, d'après les données relatives à 1999, le secteur des transports est responsable de 36 % du total des émissions de gaz à effet de serre, 161,6 mégatonnes d'équivalent-CO_2.
- Les transports routiers ont représenté près de 77 % du total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en 1999. Le transport aérien s'est classé au deuxième rang, avec une part de 10,3 %, alors que les transports ferroviaire et maritime confondus ont représenté moins de 9,5 %.
- Le secteur des transports est responsable d'environ 20 % des composés organiques volatils (COV) du Canada et de plus de 50 % des oxydes d'azote (NO_x), les deux principales substances responsables du smog.
- L'augmentation de la population et la croissance économique devraient entraîner une hausse de la demande d'énergie et de transport, ce qui aura des conséquences sur l'environnement.

- La *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada, qui comporte 7 défis prioritaires et 29 engagements, a été déposée au Parlement en février 2001.
- Les négociateurs du Protocole de Kyoto se sont réunis à Bonn, en Allemagne, et à Marrakech, au Maroc, et sont parvenus à des ententes sur quantité d'éléments importants pour le processus de ratification, notamment les puits qu'il faut reconnaître, la comptabilisation des crédits des puits et un aperçu du régime de conformité.
- Le gouvernement fédéral s'est engagé dans son *Plan intérimaire concernant les matières particulaires et l'ozone* à négocier et à signer l'Annexe sur l'ozone dont l'objectif est de réduire les émissions d'ozone transfrontalières et de mettre en place un plan d'action sur 10 ans pour des véhicules, des moteurs et des carburants plus propres.
- En 2001, VIA Rail a été invitée à préparer une stratégie de trains de banlieue pour les agglomérations de Toronto et de Montréal afin de compléter les services déjà offerts.
- Près de 30 millions $ étalés sur cinq ans ont été débloqués en 2001 pour financer la conception, l'intégration et le déploiement de systèmes de transport intelligents au Canada.
- Les modifications apportées en 2001 au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ont établi une norme de sécurité qui régit la protection des occupants des véhicules électriques.
- Dans le budget fédéral de décembre 2001, on a annoncé le financement du Fonds d'investissement municipal vert et du Fonds d'habilitation municipal vert pour aider les municipalités à relever les défis environnementaux.

TRANSPORTS ET EMPLOI

- Conformément à la tendance à la baisse enregistrée depuis quelques années, l'emploi dans le secteur ferroviaire a diminué de 5,3 % en 2000.
- Le nombre d'employés à temps plein dans l'industrie de l'autobus a augmenté de 3 % en 2000.
- L'emploi dans l'industrie du camionnage a augmenté en moyenne de 2,3 % par an entre 1997 et 1999.
- Le nombre total d'emplois dans les services de taxi et de limousine a augmenté de 19,7 % en 2000 et en 2001, hausse qui s'est principalement produite en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique.
- Le nombre annuel moyen total d'emplois dans l'industrie du transport maritime augmente dans toutes les régions du pays depuis 1999. Les hausses les plus importantes sont survenues en Ontario et en Colombie-Britannique. Le niveau d'emploi dans les services de traversiers est resté stable entre 1998 et 2000.
- En 2001, les administrations portuaires canadiennes ont déclaré une légère baisse de leur niveau d'emploi pour la deuxième année d'affilée. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a elle aussi déclaré une baisse.
- En 2000, le nombre total d'emplois dans l'industrie canadienne du transport aérien a augmenté de 2,1 %. NAV Canada a signalé une augmentation de 3,1 % des emplois en 2001. Les services de réservation et de préparatifs de voyage de l'industrie du transport aérien ont eux aussi signalé une hausse du nombre d'emplois la même année. Les aéroports du Réseau national d'aéroports ont pour leur part déclaré une baisse de l'emploi de 1,5 %.
- En 2001, le nombre d'emplois ayant un rapport direct avec les transports dans l'administration fédérale a poursuivi la baisse amorcée au milieu des années 1990.
- Les salaires hebdomadaires moyens ont légèrement augmenté dans tous les segments du secteur des transports en 2001.

TRANSPORTS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX

- En 1999, la valeur des échanges commerciaux intérieurs a atteint 1 459 milliards $, dont les deux tiers ont concerné les services et un tiers les produits. Les échanges intraprovinciaux ont dominé les échanges intérieurs, avec 87 % des activités.
- Sur le plan du volume, 471 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au Canada en 2000 : 45 % par train, 43 % par camion et 12 % par bateau. Plus de la moitié (55 %) de ce trafic intérieur a concerné les produits primaires et les matières premières, comme les céréales, le minerai de fer, le bois d'œuvre, les grumes, la potasse, la bauxite, le charbon et d'autres minéraux non métalliques.
- L'Ontario a participé à 40 % des échanges intraprovinciaux en 1999, soit la part la plus importante de toutes les provinces. Le camionnage a été le mode de transport qui a dominé ces échanges, puisqu'il a été utilisé pour 55 % des activités intraprovinciales.
- Près de 60 % de la valeur totale des échanges interprovinciaux était liée aux produits. L'Ontario était présent sur 8 des 10 principaux marchés interprovinciaux.
- En 2001, les exportations vers les États-Unis ont représenté 87 % des exportations globales du Canada, et les importations en provenance des États-Unis ont représenté 64 % des importations totales du Canada. Le commerce entre le Canada et les États-Unis a baissé de 2 % sur le plan des exportations et de 5 % sur celui des importations. À l'exception du Manitoba et des territoires, toutes les autres provinces ont exporté plus de produits à destination des États-Unis qu'elles n'en ont importé.
- Le commerce quotidien entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 1,6 milliard $ en 2000, dont 1 milliard $ acheminé par camion. Sur le plan de la valeur, près des deux tiers des échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis en 2000 ont été acheminés par camion, ce qui représente près de 57 % des exportations et 80 % des importations. Soixante-dix pour cent des camions ont franchi un poste frontalier en Ontario. Sur le plan du volume, les pipelines ont acheminé la majeure partie des échanges, suivis par le camion, le train et le bateau en ce qui concerne les exportations vers les États-Unis. Pour ce qui est des importations, le camion a à nouveau dominé la scène, suivi du transport maritime et du transport ferroviaire.
- Le camionnage et le transporteur aérien ont été les deux modes de transport les plus touchés par la baisse des échanges commerciaux qui a résulté du ralentissement économique en 2001.
- Du volume expédié entre le Canada et les pays d'outre-mer, 90 % a été transporté par bateau, ce qui constitue une hausse. Sur le plan de la valeur, les échanges du Canada avec les pays d'outre-mer par avion et par bateau ont baissé de 6 %.

TRANSPORTS ET TOURISME

- En 2000, les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 54,1 milliards $, soit une hausse de 7,9 % par rapport à 1999. De ce montant, 37,9 milliards $ ont été dépensés par les Canadiens, alors que les touristes étrangers ont dépensé le reste. Les dépenses consacrées aux transports ont représenté 22,4 milliards $ des dépenses touristiques, dont plus de la moitié a été consacrée aux voyages en avion et un tiers aux voyages par la route.
- C'est l'Ontario qui a le plus bénéficié des dépenses engagées par les touristes étrangers, suivi par la Colombie-Britannique, le Québec, l'Alberta et les provinces de l'Atlantique.
- En 2001, les dépenses records engagées par les touristes étrangers au Canada et la baisse des dépenses engagées par les Canadiens à l'extérieur du pays ont ramené le déficit de la balance touristique du Canada à 1,3 milliard $.
- Au total, 90,3 millions de touristes étrangers ont franchi les frontières du Canada, soit 5,7 % de moins qu'en 2000.
- Sur le plan des voyages à l'étranger, seul le nombre de Canadiens qui se sont rendus dans des pays autres que les États-Unis n'a pas accusé de baisse.
- Dans l'ensemble, les voyages entre le Canada et les États-Unis, dans les deux sens, ont accusé une baisse nette de 6,3 %. Cette baisse est sans doute attribuable au fait que plus de la moitié des voyages de plus de 24 heures effectués par les Canadiens sont en général des déplacements touristiques, qui sont les plus touchés par l'évolution de la conjoncture économique. Les baisses ont été surtout marquées dans le domaine du transport aérien.
- Pour les voyages effectués la même journée entre le Canada et les États-Unis, l'automobile est restée le mode dominant, puisqu'elle a été utilisée pour 96,8 % des voyages des Canadiens et 92,6 % des voyages effectués par des Américains.
- Le nombre de touristes d'outre-mer au Canada a chuté de 7,9 %, en raison d'une baisse des touristes en provenance d'Asie et d'Europe, ainsi que du nombre de touristes d'autres pays. Le nombre de touristes provenant de quelques pays a augmenté, notamment la Chine, l'Inde, la Corée du Sud et le Mexique.
- Les Canadiens ont été plus nombreux à se rendre dans des pays autres que les États-Unis. Environ soixante pour cent de ces voyages ont été des voyages d'agrément, alors que près de 49 % des étrangers qui sont venus au Canada étaient des touristes.
- Le transport aérien a été le moyen de transport dominant pour les voyages à destination et en provenance des pays d'outre-mer, représentant 83,4 % des voyages effectués par les touristes étrangers et près de 100 % des voyages effectués par les Canadiens.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- En 2001, les changements apportés au réseau ferroviaire du Canada ont été limités, le nombre total de routes-kilomètres diminuant de 0,1 %. Des 144,5 kilomètres de voies ferrées rationalisées, 71 % ont été cédées. Les abandons de voies ferrées sont survenus en Ontario, alors que les cessions à d'autres exploitants ont eu lieu en Alberta, en Saskatchewan et en Ontario.
- Le réseau routier du Canada couvre plus de 1,4 million de kilomètres, dont 1,2 million sont des chemins locaux. Les 200 000 kilomètres restants sont essentiellement des autoroutes, des routes principales, des routes provinciales ainsi que de grandes artères urbaines.
- Le nombre de camions qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a baissé de 4 %, après neuf années de croissance d'affilée.
- Les 20 postes frontaliers les plus fréquentés ont traité 89,2 % du trafic transfrontalier par camion et 83,5 % du trafic transfrontalier en général.
- À la fin de 2001, 420 des 549 ports publics et installations portuaires publiques placés sous le contrôle et l'administration de Transports Canada avaient été cédés, déclassés ou démolis.
- Le trafic sur les deux segments de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est élevé à 41,6 millions de tonnes en 2001, une baisse de près de 5 millions de tonnes par rapport à 2000. Cette baisse s'explique par les cargaisons de l'industrie sidérurgique, qui ont baissé de près de 40 %.
- Les quatre administrations de pilotage du Canada ont déclaré des déficits financiers à la fin de 2001.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne ont augmenté en 2000-2001.
- À la fin de 2001, le Canada comptait au total 264 aéroports terrestres avec des services à horaire fixe pour le transport de personnes. Les résultats financiers des 19 administrations aéroportuaires en 2000 révèlent des recettes moyennes de 15,40 $ par passager, contre des dépenses moyennes de 12,99 $. En 2001, 25 aéroports avaient des projets dont le financement a été approuvé en vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Les changements survenus dans la structure de l'industrie ferroviaire du Canada ont été modestes. Certains exploitants de compagnies d'intérêt local ont connu des difficultés financières, qui ont entraîné la faillite de Iron Road, une société de portefeuille pour un certain nombre de compagnies de chemin de fer américaines et canadiennes d'intérêt local. En outre, la compagnie d'intérêt local RailAmerica E&N a annoncé à la fin de 2001 qu'elle cesserait toute activité en 2002.
- Le CN s'est porté acquéreur de Wisconsin Central, une compagnie ferroviaire américaine d'intérêt local. Grâce à cette prise de contrôle, le CN dispose désormais d'une solide correspondance dans l'Ouest du Canada pour acheminer des produits vers les marchés américains par son point de passage de Fort Frances. Le CN s'est également porté acquéreur d'Algoma Central Railway avec cette acquisition.
- Parmi les fusions, les acquisitions et les alliances de transporteurs routiers en 2001, TransForce Inc., Clarke Inc, Cabano/Kingsway Transport Inc. et Highland Transport ont été parmi les entreprises canadiennes les plus actives. TransForce Inc, Cabano/Kingsway Transport Inc. et Highland Transport ont également été actives sur le marché entre le Canada et les États-Unis.
- Le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage en 2001 a atteint un chiffre record depuis 10 ans.
- Laidlaw, un important exploitant de services de transport scolaire et le plus gros exploitant de services d'autobus réguliers en Amérique du Nord, s'est placé sous la protection de la *Loi sur les faillites* au Canada et aux États-Unis afin de permettre à la compagnie de se restructurer.
- La concentration du régime de propriété des compagnies maritimes s'est poursuivie en 2001, les 20 compagnies les plus importantes contrôlant 76 % de la flotte mondiale. CP Navigation a acquis les actions de TMM dans Americana Ships, de même que la Christensen Canadian African Line.
- Dans le secteur du transport maritime intérieur, l'Upper Lakes Group, exploitant de remorqueurs et de chalands autopropulsés, a créé une coentreprise avec McAsphalt Industries afin de construire et d'exploiter une nouvelle unité de remorqueurs/chalands transportant du pétrole lourd et des produits de l'asphalte sur le réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Canada Steamship Lines a acheté les actifs de la division maritime de Parrish & Heimbecker.

- Canada 3000 a pris de l'expansion après s'être portée acquéreur de Royal Aviation et de CanJet. Au milieu de 2001, Canada 3000 était devenue le deuxième fournisseur de vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux en importance au Canada, derrière Air Canada. Canada 3000 a déclaré faillite en novembre 2001. Un autre concurrent d'Air Canada sur les vols intérieurs, WestJet a pris de l'expansion en multipliant ses fréquences et en augmentant sa capacité et son réseau en 2001.
- Quatre rapports ont été publiés en 2001 sur l'état d'avancement de la restructuration de l'industrie du transport aérien qui s'est amorcée en 1999 : deux par le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et deux par l'Observatrice de la transition vers la restructuration de l'industrie du transport aérien.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

- Le CN et le CP ont déclaré une augmentation de leurs tonnes-kilomètres payantes totales en 2000, qui ont atteint 291 milliards.
- Entre 1990 et 2000, le trafic transfrontalier des entreprises de camionnage pour compte d'autrui à destination et en provenance des États-Unis est passé de 23,1 milliards à plus de 80 milliards de tonnes-kilomètres, soit un taux de croissance annuel moyen de 13,3 %.
- En 2000, le trafic intérieur assuré par camion a représenté 84,7 milliards de tonnes-kilomètres, contre 80,2 milliards pour le trafic transfrontalier.
- En 2000, selon l'Enquête sur les véhicules au Canada, il y avait au total 320 000 camions de taille moyenne (d'une masse entre 4 500 et 15 000 kg) et 255 000 camions lourds (d'une masse supérieure à 15 000 kg) immatriculés au Canada.
- Le trafic maritime marchandises s'est chiffré à 349 millions de tonnes en 2000, soit 4,7 % de plus qu'en 1999. De ce total, 55,5 millions de tonnes ont été des flux intérieurs, 105,5 millions de tonnes, des mouvements entre le Canada et les États-Unis, et 188 millions de tonnes, des mouvements à destination ou en provenance d'outre-mer.
- Le volume total de fret aérien transporté par les compagnies aériennes canadiennes entre 1999 et 2000 n'a guère changé. En 2000, celles-ci ont transporté au total 853 110 tonnes, dont 517 741 tonnes à l'intérieur du pays, 100 060 tonnes entre le Canada et les États-Unis, et les 235 309 tonnes restantes formant le trafic international.

TRANSPORT DES PASSAGERS

- Le trafic ferroviaire voyageurs a augmenté de près de 5 % en 2000, pour atteindre 4,3 millions de voyageurs. VIA Rail a transporté près de 92 % de ce trafic, quatre transporteurs de classe II assurant le reste. En termes de voyageurs-kilomètres, le trafic a augmenté d'environ 1,2 %, pour atteindre 1,61 milliard. Tous les transporteurs ont contribué à cette croissance.
- À Vancouver, Toronto et Montréal, le trafic voyageurs des trains de banlieue a augmenté de 6,8 % entre 1999 et 2000, mais il a légèrement baissé en 2001.
- Le nombre de voyageurs qui ont emprunté les services d'autobus réguliers a augmenté de 568 000 en 2000. Même s'il n'existe pas de données sur le trafic voyageurs au sujet des services d'autobus nolisés, les 210,8 millions de véhicules-kilomètres signalés en 2000 au titre des services d'excursion, de navette et d'autobus nolisés confondus laissent présager une hausse du nombre de voyageurs.
- Le nombre d'usagers des transports en commun a atteint 1,49 milliard en 2000, soit le plus haut niveau depuis 1990, et une augmentation de 10,4 % par rapport à l'année d'avant.
- En 2000, 16,6 millions d'automobiles et de camions légers ont été immatriculés, leur répartition suivant plus ou moins celle de la population du Canada.
- Dans le domaine du transport maritime, le trafic international des paquebots de croisière a augmenté dans trois des cinq principaux ports en 2001. À nouveau, Vancouver a accueilli plus d'un million de passagers. Halifax et Québec ont atteint de nouveaux sommets, mais le trafic a chuté à Montréal et à Saint John.
- La British Columbia Ferry Corporation a transporté 21,5 millions de passagers et 7,8 millions de véhicules en 2000. Marine Atlantique SCC a vu son trafic diminuer, transportant 481 600 passagers et 232 800 véhicules.
- Le nombre de passagers aériens intérieurs a chuté de 1,6 % en 2000, alors que le nombre de passagers aériens transfrontaliers a augmenté de 4,4 %.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

- En 2000, la productivité dans le secteur des transports a augmenté de 2,4 %, contre 1,1 % pour l'économie en général.
- L'industrie des transports a enregistré des hausses de prix en termes réels de 0,6 % entre 1996 et 2000. Cette évolution résulte essentiellement des mesures prises en 2000 pour neutraliser l'impact de la hausse du prix du carburant cette année-là.
- En 2000, les deux compagnies ferroviaires de marchandises transcontinentales ont enregistré des gains de productivité de 9 %, réduisant leurs coûts unitaires de 5,8 %, en dépit d'une augmentation de 3,3 % des prix des facteurs.
- La productivité des services ferroviaires de transport des passagers a augmenté de près de 6 % par an en 1999 et en 2000, ce qui a permis aux coûts unitaires de VIA Rail de baisser.
- Entre 1996 et 2000, la productivité des facteurs de transport ferroviaire des marchandises a augmenté en moyenne de 4,4 % par an. Durant la même période, les entreprises de camionnage ont enregistré un gain de productivité annuel moyen de 1,6 %, et VIA Rail, un gain annuel de 2,9 %. L'industrie du transport par autobus a enregistré un gain de 0,9 %, alors que le secteur du transport aérien a enregistré un gain de 0,2 %.
- En 2000, les transporteurs ferroviaires de marchandises ont déclaré une hausse de leurs bénéfices. VIA Rail a amélioré son ratio d'exploitation, qui s'est chiffré à 48,5 %. Les commissions de transport en commun ont elles aussi amélioré leur ratio de recouvrement des coûts en 2000, alors que celui de l'industrie du transport par autobus a chuté. Les résultats financiers de l'industrie du transport aérien se sont détériorés en 2000. Les difficultés financières de ce secteur ont été aggravées en 2001 par le ralentissement économique et par les attaques terroristes du 11 septembre.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 2001 présente la situation des transports au Canada en se fondant sur les données disponibles les plus récentes.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Plus précisément, l'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport résumant la situation des transports au Canada et traitant notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le rapport de 2001 est le sixième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports au Canada. Comme les rapports précédents, il contient un aperçu de la situation des transports au Canada reposant sur les toutes dernières données disponibles. La portée de ce rapport n'est pas limitée par les champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. Cependant, la couverture du transport en milieu urbain se limite au transport en commun et rien n'est rapporté sur le transport par pipelines. Il n'en demeure pas moins que l'exhaustivité de la portée du rapport est unique.

La disponibilité (ou non-disponibilité) des données limite la mesure dans laquelle les questions peuvent être approfondies dans les différents chapitres. Les données de 2001 qui étaient disponibles ont été utilisées pour traiter de la situation des transports de l'année écoulée, sans quoi l'examen a porté sur la dernière année pour laquelle il existait des données. Ceux qui recherchent des informations sur de longues séries temporelles sont invités à consulter les rapports annuels précédents qui se trouvent tous sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

Étant donné que ce rapport fait état des principaux événements survenus en 2001 dans le secteur des transports, il a été important d'accorder une attention spéciale aux attaques terroristes perpétrées le 11 septembre contre les États-Unis, car elles ont eu des répercussions sur les transports au Canada. En raison de ces événements tragiques, la sûreté des transports, qui a toujours revêtu une importance particulière, est devenue un sujet recevant encore plus de minutie. Les événements du 11 septembre imprègnent de nombreuses sections de ce rapport. Ces événements ont contribué au ralentissement de l'économie nord-américaine en 2001.

À l'instar des trois derniers rapports, celui-ci n'est pas structuré en fonction des modes. En revanche, il traite d'un sujet donné pour tous les modes de transport, comme par exemple les infrastructures de transport. Cette structure permet au lecteur de facilement comparer les activités et la situation de chaque mode, ou tout bonnement de comprendre les liens entre les modes et l'impact que les événements ont eu sur chacun.

Tout ce que nous faisons dépend des transports. Les ressources naturelles ne présentent guère d'utilité tant qu'elles ne sont pas extraites et acheminées par le transport; les récoltes des régions éloignées n'ont guère de valeur tant qu'on ne trouve pas de marchés lointains pour les écouler. Les transports ouvrent la porte aux échanges régionaux, nationaux et mondiaux. Les rapports entre les transports et l'économie, sans oublier la société dans son ensemble, sont complexes, profonds, nombreux et variés.

Les transports, l'économie et la société sont interdépendants. Le premier chapitre qui suit l'introduction est donc consacré aux résultats de l'économie canadienne, à la fois à l'échelle nationale et régionale (chapitre 2). L'économie exerce une profonde

influence sur la situation des transports au Canada, car d'importants écarts régionaux et sectoriels expliquent les différences qu'il y a dans les besoins de transport. Les transports sont utilisés par tous les secteurs de l'économie, et les dépenses brutes que l'État consacre aux transports sont élevées.[1] La demande pour les services de transport a chuté, reflétant les conditions économiques qui ont prévalu au cours de l'année.

Le chapitre 3 contient les données les plus récentes sur les dépenses publiques et les recettes de transport, y compris les montants nets affectés par les pouvoirs publics au secteur des transports. Il aborde un aspect particulier du mandat du rapport annuel, énoncé à l'alinéa 52 (b) de la *Loi sur les transports au Canada*. En lisant ce chapitre, il est important de se rappeler que les transports ne forment pas un réseau homogène et qu'ils ne sont que partiellement planifiés et contrôlés par les gouvernements. Cela veut dire que le secteur privé intervient dans les dépenses consacrées aux transports et les investissements effectués.

Les chapitres qui suivent traitent d'un certain nombre de questions clés, notamment la sécurité et la sûreté, l'énergie et l'environnement, l'emploi, le commerce et le tourisme.

Le chapitre consacré à la sécurité et à la sûreté est particulièrement important, car il traite des préoccupations que les transports suscitent dans l'esprit des Canadiens, particulièrement suite aux événements du 11 septembre. Les préoccupations de la société pour l'environnement sont également plus vives aujourd'hui. Le chapitre consacré à l'énergie et à l'environnement nous renseigne sur les tendances qui présentent de l'intérêt pour ces deux thématiques interdépendantes. Mais les préoccupations environnementales que suscitent les transports dépassent la simple analyse de l'énergie consommée par les activités de transport et des émissions de gaz à effet de serre qui en résultent. Le chapitre aborde d'autres éléments de la qualité de l'environnement qui peuvent subir les effets des transports.

Le chapitre sur l'emploi évalue l'importance des transports comme source d'emplois dans l'économie canadienne et examine la question des salaires dans le secteur.

Les chapitres suivants analysent les activités de transport par rapport au commerce et au tourisme, qui ont été les principaux moteurs de croissance de l'économie canadienne.

En ce qui concerne le commerce, l'accent a été mis sur le transport des marchandises, à la fois sous l'angle des flux et de la répartition modale. Le tourisme est abordé à grands traits, ce qui permet de traiter du transport des passagers d'agrément et d'affaires, mais pas des transports intra-urbains. Le chapitre consacré au tourisme porte sur le transport des passagers à des fins qui débordent le quotidien.

Les cinq chapitres suivants traitent d'un éventail de questions de transport. Le chapitre sur les infrastructures porte à la fois sur les infrastructures matérielles et les services accessoires nécessaires à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport (comme le système de navigation aérienne, les services de pilotage maritime). Les trois chapitres suivants sont consacrés aux entreprises de services de transport vues dans des optiques différentes : la structure de l'industrie, le transport des marchandises et le transport des passagers. Le dernier chapitre examine les prix, la productivité et les résultats financiers du secteur des transports.

Les données sur lesquelles repose le présent rapport proviennent principalement de sources extérieures à Transports Canada. Même si c'est d'abord et avant tout aux organisations qui établissent et qui publient les données utilisées qu'il appartient de les valider, nous nous sommes efforcés d'assurer leur qualité, mais aussi de tenir compte de leurs limites. Chaque fois que des problèmes ont surgi au sujet des données, ils ont été signalés à l'attention des sources d'où elles provenaient. Mais, dès que l'exactitude des données était confirmée, leur qualité n'a plus été contestée. Le rapport comprend de nombreuses notes en bas de page où sont indiquées les limites qui ont restreint les analyses. Quand il n'y avait pas de données à jour, nous n'avons **pas** fourni d'estimations. Il importe par ailleurs de préciser que, dans ce rapport, nous analysons la situation la plus récente du réseau des transports du pays et n'essayons pas de prévoir ce qu'elle sera dans les années à venir.

1 Faute de données, il n'a pas été possible cette année de traiter séparément du Nunavut.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE CANADIENNE

2

La croissance de l'économie canadienne a ralenti en 2001, tandis que l'économie des États-Unis entrait dans une phase de légère récession.

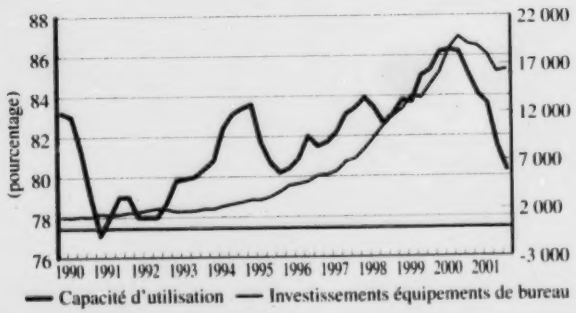
Pour bien comprendre les facteurs qui influent sur la demande de services de transport au Canada, il faut se pencher sur les faits nouveaux survenus dans l'économie en général. Ce chapitre analyse les plus récents développements ayant marqué l'économie canadienne. Il examine la contribution des transports à l'économie à la fois dans l'optique des entreprises de transport et dans celle de la demande globale de services de transport dans l'économie, qu'il s'agisse des transports commerciaux ou des transports privés.

L'ÉCONOMIE CANADIENNE

Après quatre années consécutives de croissance à un taux annuel de près de 4 %, l'économie canadienne s'est essoufflée en 2001. Le produit intérieur brut (PIB) réel aux prix du marché n'a augmenté que de 1,5 %. Au cours de chacun des deux premiers trimestres, l'économie a connu un taux annualisé de croissance de 1 % et s'est contractée de 0,1 % au troisième trimestre. Elle s'est ensuite ressaisie et a progressé de 2 % au quatrième trimestre. Le repli de l'économie au troisième trimestre était le premier à se produire depuis le début de 1992. Ce ralentissement a suivi un fléchissement de l'économie des États-Unis qui s'est amorcé au cours de la deuxième moitié de 2000. Comme l'indique la figure 2-1, les investissements des entreprises ont chuté, en particulier dans le secteur de la haute technologie. Tandis que l'économie ralentissait, le taux d'utilisation de la capacité industrielle était en baisse, passant de 86,3 % au deuxième trimestre de 2000 à 80,3 % au quatrième. Les événements du 11 septembre ont pesé davantage sur l'activité économique.

Les investissements des entreprises ont crû de 0,7 % en termes réels en 2001, comparativement à une croissance moyenne annuelle de près de 8 % entre 1996 et 2000. Les investissements n'ont reculé que de 1,6 % dans les machines et les équipements alors qu'ils ont

FIGURE 2-1 : UTILISATION DE LA CAPACITÉ DE PRODUCTION DES PRODUITS NON AGRICOLES, 1990 – 2001



Source : Statistique Canada, matrice CANSIM 3140

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES GÉNÉRAUX

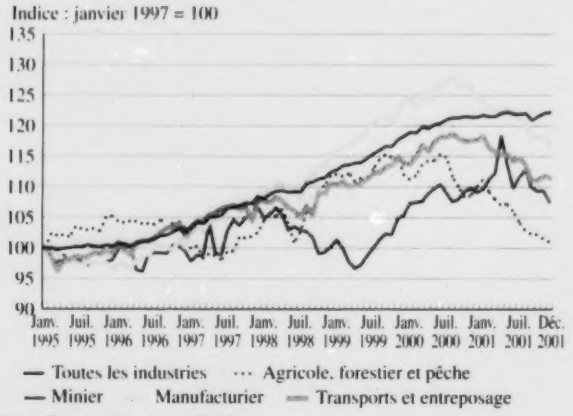
	2001	*(% de changement) 2000 – 2001*	*(% de changement annuel) 1995 – 2000*
PIB au coût des facteurs (millions $ de 1997)			
Ensemble de l'économie	739 122	1,1	3,8
Produits	298 606	(2,2)	3,3
Agricoles	12 715	(10,3)	2,8
Forestiers	6 217	(3,7)	3,3
Miniers	37 023	2,5	2,4
Manufacturés	162 836	(3,9)	4,0
Construction	50 031	3,1	4,2
Services	640 516	2,6	3,9
Commerce de détail	51 154	2,7	3,3
Transports et entreposage	43 539	(2,5)	2,3
Commerce de marchandises (millions $)			
Exportations	412 510	(2,4)	9,8
Importations	351 003	(3,4)	9,6
Revenu (dollars)			
Revenu personnel disponible par habitant	21 168	3,2	2,9
Dollar canadien (cents É.-U. par unité)	64,6	(4,1)	(1,6)
Emploi (milliers)	15 077	1,1	2,2
Population (milliers)	31 082	1,0	0,9
Prix			
Ensemble de l'économie (1997 = 100)	105,9	1,2	1,5
Indice des prix à la consommation (1992 = 100)			
Tous les articles	116,4	2,5	1,7
Transports	130,8	0,0	2,9

Source : Statistique Canada, cat. 11-010, 13-001, 15-001, 62-010, Banque du Canada

baissé de 5,9 % dans les équipements de bureau, ce qui marque un renversement abrupt par rapport à l'augmentation moyenne de 40 % enregistrée au cours des cinq dernières années. Les dépenses de consommation sont restées vigoureuses en 2001, augmentant de 2,5 % par rapport à 2000, mais elles ont chuté au troisième trimestre, la confiance des consommateurs atteignant un plancher record depuis 1996. Aiguillonnés par des taux d'intérêt très bas, les investissements dans le secteur résidentiel sont restés vigoureux et les investissements immobiliers ont progressé de 4,4 % en 2001. Les dépenses publiques consacrées aux produits et aux services ont augmenté de 2,2 % alors que les dépenses d'investissement du gouvernement ont progressé de 6,8 %.

La production manufacturière a reculé de 3,9 %, alors qu'elle avait augmenté en moyenne de 4 % au cours des cinq années précédentes. L'activité minière a augmenté de 2,5 % pendant que l'activité agricole reculait de 10,3 % et l'activité forestière, de 3,7 %. L'activité dans le secteur du bâtiment a progressé de 3,1 %. La production globale des industries de production de biens a diminué de 2,2 % et la production du secteur tertiaire a connu une augmentation de 2,6 %. Le commerce de détail est demeuré solide avec une hausse de 2,7 %. La production des secteurs des transports et de l'entreposage a perdu 2,5 %, ce qui reflète la baisse de la production de biens. La figure 2-2 montre les changements du PIB réel depuis 1995.

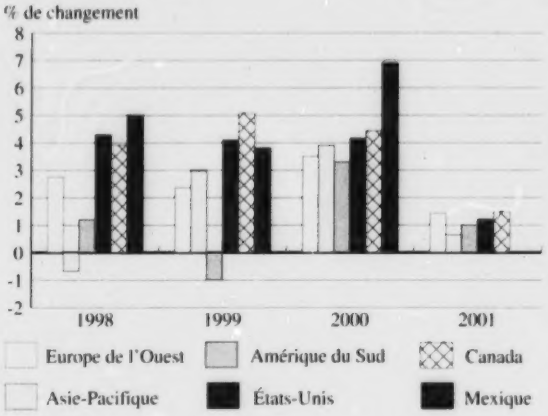
FIGURE 2-2 : CROISSANCE DU PIB RÉEL PAR PRINCIPAL SECTEUR, 1995 – 2001



Source : Statistique Canada, cat. 15-001

Tel qu'illustré à la figure 2-3, l'économie a tourné au ralenti dans toutes les principales régions économiques de la planète en 2001, et l'on s'attend à ce que la croissance économique mondiale soit d'environ 2 %. C'est la première fois qu'un tel ralentissement économique synchronisé à l'échelle de la planète se produit depuis le début des années 1980. L'économie des États-Unis est entrée dans une phase de léger fléchissement dans la deuxième moitié de l'année et a

FIGURE 2-3 : PIB RÉEL, CANADA VERSUS AUTRES RÉGIONS, 1998 – 2001



Note : PIB aux prix du marché

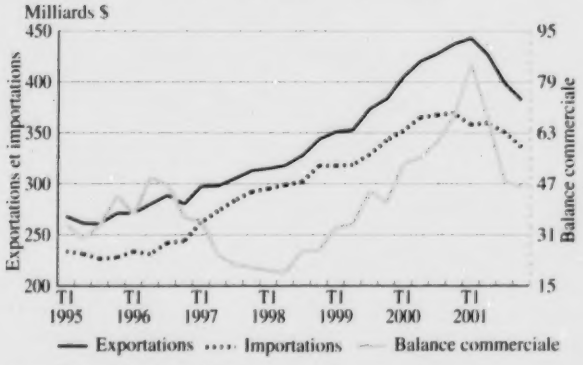
Source : Statistique Canada, cat. 13-001, 11-010; ministère du Commerce des États-Unis, WEFA

enregistré une croissance réelle de 1,2 % en 2001, ce qui est une baisse marquée par rapport aux 4,1 % enregistrés l'année précédente. Du fait de la récession au Japon, les économies de la région de l'Asie–Pacifique (y compris la Chine) ont affiché un taux de croissance d'à peine 0,6 % en 2001. L'Europe de l'Ouest, qui a subi les contrecoups d'une hausse du prix du pétrole et d'un ralentissement des exportations, a affiché un taux de croissance de 1,4 %, contre 3,5 % en 2000. La croissance économique réelle des pays d'Amérique latine n'a été que de 1 % en 2001. Ce ralentissement économique mondial a eu de profondes répercussions sur les économies tributaires des exportations. Le Mexique, qui est particulièrement tributaire des exportations à destination des États-Unis, a affiché une croissance pratiquement nulle en 2001.

La figure 2-4 montre que la balance commerciale du Canada a augmenté de 2 milliards $ en 2001, pour passer à 61,5 milliards $, les importations

FIGURE 2-4 : COMMERCE DE MARCHANDISES, 1995 – 2001

(Trimestriel désaisonnalisé aux taux annuels sur la base de la balance des paiements)



Source : Statistique Canada, cat. 65-001

(12,3 milliards $) reculant davantage que les exportations (10 milliards $). Ces résultats tranchent vivement avec le taux de croissance annuel moyen de 12 % affiché par les exportations et de 11 % par les importations au cours des neuf années qui se sont écoulées depuis la dernière récession en 1991. Les exportations vers les États-Unis ont baissé de 2,4 %, alors que les importations des États-Unis ont baissé de 4,6 %.

Les exportations de machines et d'équipements et de produits automobiles ont diminué de 5,3 %, alors que les exportations de produits forestiers ont chuté de 7,5 %. Ces baisses ont été neutralisées par l'augmentation des exportations de produits énergétiques et de produits agricoles et de poissons, qui ont augmenté respectivement de 4,5 % et de 12,5 %. La baisse des importations est attribuable à la diminution de 8,2 % des importations de machines et équipements et de 6,3 % des produits automobiles. Ces deux catégories représentent 55 % du total des importations.

La valeur moyenne du dollar canadien a baissé de 4,1 % en 2001, pour correspondre à 0,646 $US. Le dollar a terminé l'année à 0,628 $US. Les hausses des prix dans l'économie ont été très modestes puisque l'indice implicite du produit intérieur brut (qui est un indice général des prix) a augmenté de 1,2 % en 2001 pendant que l'indice des prix à la consommation (IPC) augmentait de 2,6 %. Si l'on fait exception de l'effet des prix de l'énergie et des aliments, l'IPC a augmenté de 2 %. Les prix énergétiques qu'ont payés les consommateurs ont augmenté de 3,2 %, ce qui représente une forte baisse par rapport à l'augmentation de 16,2 % enregistrée en 2000. Grâce à cette stabilisation des prix énergétiques, les prix moyens que les consommateurs ont payés pour les transports en 2001 sont restés inchangés par rapport à 2000.

Le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 1,3 % en 2001, contre 2,6 % en 2000.

Le nombre de personnes employées par le secteur a augmenté de 1,1 % en 2001, soit la moitié moins que l'augmentation moyenne des cinq années précédentes. La population du Canada est maintenant de 31 082 000 habitants, soit une hausse de 1 % par rapport à 2000. Ce taux de croissance démographique a été légèrement supérieur au taux de 0,9 % enregistré les cinq années précédentes, situation qui s'explique par le grand nombre de nouveaux immigrants.

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

En termes économiques, l'importance des transports peut se mesurer au moyen du système des comptes nationaux en utilisant la valeur ajoutée des entreprises ou en fonction des dépenses et de la demande.

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Les estimations de la valeur ajoutée existent pour les services de transport fournis sur une base commerciale ou pour compte d'autrui. Ces estimations ne comprennent pas les services de transport assurés par une entreprise pour ses propres besoins, comme le camionnage privé.

Le tableau 2-2 démontre qu'en 2001, les entreprises de transport ont représenté 38,5 milliards $ ou 4,1 % du PIB. L'industrie du camionnage s'est taillé la part du lion, avec 1,3 % du PIB, alors que le transport ferroviaire a compté pour 0,5 % et le transport aérien, 0,4 %.

TABLEAU 2-2 : TRANSPORT COMMERCIAL EN TERMES DE POURCENTAGE DU PIB, 2001

Industries	*(Millions de dollars réels de 1992) Valeur ajoutée, 2001*	*% du PIB*
Transport aérien	4 205,2	0,4
Transport ferroviaire	4 901,1	0,5
Transport maritime	1 083,3	0,1
Camionnage	11 899,8	1,3
Réseau de transport en commun	2 648,4	0,3
Autobus interurbains et ruraux	168,3	0,0
Divers transport de surface de passagers	1 770,6	0,2
Autres entreprises de transport	11 886,6	1,3
Entreprises de transport	38 563,4	4,1

Note : PIB aux prix de base

1 Comprend les services scéniques et touristiques, postaux et de courrier ainsi que les activités de soutien pour les autres modes de transport comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, le chargement et déchargement de wagons ferroviaires

Source : Statistique Canada, cat. 15-001

DEMANDE DE TRANSPORT

Le PIB calculé en fonction des dépenses ou de la demande finale mesure les dépenses consacrées aux biens et aux services de consommation finale. Cela englobe les dépenses de consommation personnelle, les investissements des entreprises et du gouvernement et les dépenses publiques courantes, de même que les exportations diminuées des importations. La demande intérieure finale exclut les exportations et les importations, et ne considère que les dépenses consacrées aux biens et aux services produits au Canada. Le tableau 2-3 illustre la demande intérieure et finale de transport au titre des biens et des services.

La demande finale de transport a représenté 14,9 % du total des dépenses dans l'économie en 2001, soit une baisse de 1,5 %. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,9 % du PIB. En 2001, ces dépenses ont augmenté de 1,4 % en termes réels. Environ 63 % des dépenses personnelles consacrées aux transports ont trait aux véhicules automobiles. Les achats de matériel de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont compté pour 4,2 % du PIB. Les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, notamment les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et de

TABLEAU 2-3 : DEMANDE DE TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

	(Millions $ de 1992) Valeur ajoutée 2001	*% du PIB*	*% de croissance annuelle 2000-2001*	*% de croissance annuelle 1995-2000*
1) Dépenses personnelles consacrées aux transports	**91 563**	**8,9**	**1,9**	**4,9**
Matériels de transport neufs et d'occasion	42 968	4,2	1,6	7,6
Dépenses de réparation et d'entretien	12 285	1,2	7,4	2,5
Carburants et lubrifiants de transport	16 327	1,6	2,3	1,6
Autres services liés aux matériels de transport	8 555	0,8	2,6	2,9
Achat de services de transport commercial	11 429	1,1	(3,5)	4,5
2) Investissements dans les transports	**31 739**	**3,1**	**(8,5)**	**N/D**
Investissements des entreprises dans les transports	24 619	2,4	(12,4)	N/D
Infrastructures de transport (routes et voies ferrées)	3 125	0,3	4,3	15,0
Matériels de transport	24 362	2,4	11,0	11,6
Inventaires	(2 868)	(0,3)	(190,3)	N/D
Investissements publics dans les transports	7 120	0,7	8,3	(2,8)
Infrastructures de transport (routes)	6 468	0,6	7,7	(2,8)
Matériels de transport	652	0,1	14,6	(3,2)
3) Dépenses publiques de transport	**10 419**	**1,0**	**N/D**	**N/D**
Entretien des infrastructures (routes)	6 159	0,6	N/D	N/D
Subventions aux transports en commun	2 433	0,2	N/D	N/D
Autres dépenses	1 827	0,2	N/D	N/D
4) Exportations	**97 197**	**9,5**	**(6,9)**	**7,2**
Matériels de transport, y compris les pièces	88 356	8,6	(6,8)	7,5
Transport commercial	8 841	0,9	(8,4)	4,8
5) Importations	**78 655**	**7,7**	**(8,4)**	**6,6**
Matériels de transport, y compris les pièces	67 308	6,6	(8,7)	7,6
Transport commercial	11 347	1,1	(6,5)	1,5
Total de la demande finale de transport (1+2+3+4+5)	**152 263**	**14,9**	**(1,5)**	**8,4**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 024 279**	**100,0**	**1,5**	**3,8**
Total de la demande intérieure de transport (1+2+3)	133 721	13,7	(1,8)	5,7
Demande intérieure finale	**975 843**	**100,0**	**2,2**	**3,6**

Note : N/D = Non disponible
Une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport est donnée au tableau de l'annexe 2-1.

Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et des dépenses, Transports Canada

permis, ont représenté un autre 3,6 %. Les dépenses personnelles consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1,2 % du PIB total. Une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport est donnée au tableau de l'annexe 2-1.

Les investissements dans les transports ont représenté 3,1 % du PIB en 2001. Les investissements des entreprises dans du matériel de transport, qui comptent pour 2,4 % du PIB, représentent la part la plus importante. Les achats de véhicules automobiles constituent 61,4 % des dépenses consacrées au matériel de transport. En 2001, les investissements des entreprises dans les transports ont reculé de 12,4 %, ce qui reflète une baisse des inventaires automobiles. Les dépenses consacrées au réseau routier représentent la part la plus importante des dépenses publiques consacrées aux transports. Les investissements routiers ont représenté 0,6 % du PIB en 2001. Pour des données plus détaillées sur les dépenses publiques de transport, nous renvoyons le lecteur au chapitre 3 du présent rapport.

Le commerce des produits automobiles domine les exportations et les importations. Les exportations de matériel automobile, y compris les pièces, ont représenté 8,6 % du PIB, alors que les importations ont compté pour 6,6 % du PIB en 2001. Les exportations et les importations de produits automobiles ont nettement baissé en 2001, reculant respectivement de 6,8 % et de 8,7 %. Les exportations et les importations de services de transport ont toutes deux constitué environ 1 % du PIB.

La demande intérieure de transport a représenté 13,1 % de la demande intérieure finale en 2001, soit une légère baisse par rapport à l'année d'avant. Cette baisse reflète l'importance des produits automobiles pour le commerce extérieur du Canada.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES PROVINCES

En 2001, toutes les provinces ont enregistré un taux de croissance réel inférieur à celui de l'année précédente. En 2000, seule la Nouvelle-Écosse avait affiché un taux de croissance inférieur à 3 % alors qu'en 2001, seule l'Alberta a affiché un taux de croissance supérieur à 3 % (voir tableau 2-4). L'essoufflement de l'économie américaine a entraîné une baisse des exportations, qui a particulièrement touché le secteur manufacturier en Ontario et au Québec. Les économies de ces deux provinces ont enregistré une croissance négligeable en 2001. La croissance du PIB de Terre-Neuve a été ralentie par la baisse de production dans le secteur pétrolier et gazier. L'Île-du-Prince-Édouard a ressenti les effets du 11 septembre sur son industrie touristique, ainsi que les

TABLEAU 2-4 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

(PIB aux prix de base en $ de 1997)

	(% de changement) 2000-2001[1]	*(% de changement) 1995-2000*
Terre-Neuve	1,2	3,5
Île-du-Prince-Édouard	0,2	2,7
Nouvelle-Écosse	1,4	2,6
Nouveau-Brunswick	0,6	2,6
Québec	0,1	3,2
Ontario	0,2	4,4
Manitoba	1,4	3,2
Saskatchewan	(0,8)	3,4
Alberta	3,1	4,4
Colombie-Britannique	0,6	2,6

1 Prévisions.

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

effets de la sécheresse sur la production agricole. Le ralentissement économique a touché le secteur manufacturier en Nouvelle-Écosse, mais la production de combustibles minéraux a augmenté du fait que l'exploitation de gaz naturel a débuté à l'île de Sable. La croissance du Nouveau-Brunswick a été ralentie par la faiblesse du secteur du bâtiment. Grâce à son économie diversifiée, le Manitoba a réussi à surmonter le ralentissement en affichant une croissance faible, mais modérément bonne. Également en 2001, la production économique a reculé en Saskatchewan, reflétant la baisse des prix des produits et la faiblesse de la production agricole. C'est l'Alberta qui a affiché la plus forte croissance économique de toutes les provinces en 2001, en dépit d'une baisse des prix du pétrole et d'une réduction de la demande. La faible croissance de la Colombie-Britannique est le fait de plusieurs facteurs, notamment l'imposition de droits compensateurs sur le bois d'œuvre et le ralentissement économique au Japon et aux États-Unis.

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR LES ÉCONOMIES PROVINCIALES

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Le tableau 2-5 illustre le PIB des transports commerciaux dans les provinces et les territoires en fonction de son importance pour le PIB total des transports commerciaux au Canada et des provinces ou territoires pris individuellement. Ensemble, l'Ontario et le Québec ont représenté 59 % de l'ensemble des transports commerciaux canadiens en 2001, et l'Alberta et la Colombie-Britannique, 28 %. Les 13 % restants ont été répartis entre les autres provinces et territoires. Les transports commerciaux revêtent beaucoup d'importance pour le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Colombie-Britannique, où ils représentent plus de 5 % du PIB provincial global.

TABLEAU 2-5 : TRANSPORT COMMERCIAL PAR PROVINCE ET TERRITOIRE, 2000

	Millions $ de 1997	*% des transports commerciaux totaux au Canada*	*% du PIB total provincial/ territorial*
Terre-Neuve	504,5	1,3	4,4
Île-du-Prince-Édouard	102,9	0,3	3,6
Nouvelle-Écosse	919,2	2,3	4,5
Nouveau-Brunswick	961,1	2,4	5,7
Québec	8 727,6	22,0	4,4
Ontario	14 704,7	37,0	3,8
Manitoba	1 721,6	4,3	5,7
Saskatchewan	987,3	2,5	3,4
Alberta	4 843,1	12,2	4,2
Colombie-Britannique	6 092,5	15,3	5,4
Territoires	187,4	0,5	4,8
Canada	**39 751,9**	**100,0**	**4,3**

Note : PIB aux prix de base.

Source : Statistique Canada, cat. 15-203

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS DANS LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

En 2000, les Canadiens ont consacré 96,2 milliards $ aux transports. Les habitants de l'Ontario ont dépensé 41 % de ce montant, ceux du Québec, 23 %, ceux de la Colombie-Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 10 %.

Par habitant, les résidents du Yukon ont consacré en moyenne 3 770 $ aux transports en 2000, soit le montant le plus élevé, alors que les résidents du Nunavut n'y ont consacré que 999 $, le montant le plus faible. Parmi les autres provinces et territoires, seuls l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont enregistré des dépenses de transport par habitant supérieures à la moyenne nationale de 3 126 $.

En moyenne, 16,2 % des dépenses personnelles totales engagées au Canada ont été consacrées aux transports en 2000. Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont été les plus élevées au Yukon, où elles ont représenté 17,8 % du total des dépenses personnelles. Au Nouveau-Brunswick, elles ont représenté plus de 17 % de ces dépenses, au Québec, en Ontario et à Terre-Neuve, plus de 16 %, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, en Alberta et en Colombie-Britannique, plus de 15 %, et au Manitoba et en Saskatchewan, plus de 14 %.

Les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 9,6 % de la demande intérieure finale au Canada en 2000. Elles se sont chiffrées à près de 10 % de cette demande au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, mais à seulement 7,5 % au Yukon.

Le tableau 2-6 présente les dépenses personnelles dédiées aux transports par province pour l'année 2000.

TABLEAU 2-6 : TOTAL DES DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR PROVINCE, 2000

	Millions de $ 2000	*Dollars par habitant*	*% des dépenses personnelles totales provinciales*	*% des dépenses personnelles totales en transport au Canada*	*% de la demande finale intérieure provinciale*
Terre-Neuve	1 370	2 551	16,3	1,4	8,8
Île-du-Prince-Édouard	345	2 502	15,3	0,4	8,9
Nouvelle-Écosse	2 585	2 746	15,6	2,7	9,0
Nouveau-Brunswick	2 163	2 864	17,1	2,2	9,7
Québec	22 050	2 989	16,8	22,9	10,2
Ontario	39 280	3 361	16,6	40,8	10,2
Manitoba	2 934	2 560	14,1	3,1	8,6
Saskatchewan	2 584	2 528	14,3	2,7	8,2
Alberta	10 008	3 326	15,8	10,4	8,3
Colombie-Britannique	12 598	3 104	15,5	13,1	9,7
Yukon	115	3 770	17,8	0,12	7,5
Territoires du Nord-Ouest	118	2 882	N/D	0,12	N/D
Nunavut	27	999	N/D	0,03	N/D
Canada	**96 178**	**3 126**	**16,2**	**100,0**	**9,6**

Source : Statistique Canada, Comptes nationaux des revenus et des dépenses

ANNEXE 2-1 :

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS, 2001

(Millions $ de 1997)

Dépenses personnelles consacrées aux transports	*2001*	*% du total*
Automobiles neuves	17 003	18,6
Véhicules automobiles d'occasion (net)	7 084	7,7
Camions et fourgonnettes neufs	13 134	14,3
Bicyclettes et motocyclettes	3 332	3,6
Bateaux, aéronefs et accessoires	2 414	2,6
Achats de matériels de transport	**42 967**	**46,9**
Carburants et lubrifiants routiers	**16 327**	**17,8**
Pièces et accessoires automobiles	6 045	6,6
Entretien et réparation des véhicules automobiles	6 244	6,8
Dépenses d'entretien et réparations de transport	**12 289**	**13,4**
Permis de conduire, leçons et examens de conduite	2 492	2,7
Location de véhicules automobiles	715	0,8
Assurance automobile	4 391	4,8
Péages sur les ponts et les routes	262	0,3
Stationnement	698	0,8
Autre dépenses des véhicules de transport	**8 558**	**9,3**
Transports urbains	1 741	1,9
Transport ferroviaire	176	0,2
Autobus interurbains	622	0,7
Transport aérien	6 878	7,5
Transport par eau	229	0,3
Taxis	504	0,6
Déménagement et entreposage	607	0,7
Commissions versées aux voyagistes	671	0,7
Transports commerciaux	**11 428**	**12,5**
Total des dépenses personnelles consacrées aux transports	**91 569**	**100,0**

Source : Données non publiées de Statistique Canada, Division des comptes des revenus et des dépenses

DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS EN TRANSPORT 3

Une diminution de près de 800 millions $ dans les dépenses des gouvernements consacrées aux transports a été notée en 2000-20001

Ce chapitre traite des dépenses et des recettes de transport de tous les paliers de gouvernement, par mode et dans les limites des données disponibles. Pour commencer, toutes les dépenses et les recettes de transport sont résumées par palier de gouvernement avant de donner un aperçu des recettes fédérales et provinciales découlant des usagers des transports, et une ventilation détaillée des dépenses par palier de gouvernement. Enfin, il présente les dépenses consolidées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Cette section contient les dépenses consacrées aux transports par tous les paliers de gouvernement et leurs organismes respectifs. Elle expose d'abord les dépenses nettes obtenues après avoir défalqué les transferts gouvernementaux reçus d'autres paliers de gouvernement, puis les recettes du gouvernement fédéral (autres que les taxes sur le carburant) provenant des usagers des transports. Les gouvernements fédéral et provinciaux n'affectent pas les recettes fiscales provenant des usagers des transports au financement des initiatives de transport.

Le tableau 3-1 montre que les dépenses publiques consacrées aux transports depuis cinq ans ont oscillé entre 17 et 18 milliards $. En 2000-2001, les dépenses de transport par tous les paliers de gouvernement ont baissé de 478 millions $, soit de 2,6 %, par rapport à 1999-2000. Les dépenses fédérales ont mis un terme à la tendance à la baisse des années précédentes en affichant une croissance marginale de 11 millions $, ou 0,6 %. En 2001-2002, on s'attend à ce que les dépenses fédérales de transport augmentent de 18,9 % par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses provinciales/territoriales et locales confondues ont diminué de 489 millions $ soit 3 % en 2000-2001. Les dépenses engagées par les gouvernements locaux et provinciaux ont affiché respectivement des hausses de 3,1 % et de 4,8 % par rapport aux quatre années précédentes.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES ET RECETTES DES GOUVERNEMENTS LIÉES AUX TRANSPORTS, 1997-1998 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1997-1998	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*[5]
Dépenses de Transports Canada	2 428	1 415	1 252	1 233	1 587
Autres dépenses fédérales	1 018	893	741	771	799
Dépenses provinciales/territoriales[1]	6 988	7 995	8 876	7 660	N/D
Dépenses locales[2]	7 143	6 858	7 501	8 228	N/D
Total des dépenses de transport	**17 578**	**17 162**	**18 370**	**17 893**	**N/D**
Dépenses par habitant ($)	**131**	**106**	**148**	**138**	**N/D**
Recettes de Transports Canada	986	658	379	354	364
Autres recettes fédérales[3]	40	42	46	49	48
Recettes fiscales spécifiques provenant des usagers des transports[4]	12 574	13 209	13 344	13 166	N/D

Note : N/D = non disponible. Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).

1 Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
2 Selon l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux.
3 Recettes provenant des services de la Garde côtière et des usagers des petits ports.
4 Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.
5 Prévisions au 31 janvier 2002, pour l'année entière.

Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada. Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada, rapports internes de plusieurs organismes et ministères fédéraux, ministères provinciaux et territoriaux des transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

Les droits et les recettes fiscales que le gouvernement perçoit auprès des usagers des transports ont atteint 13,6 milliards $ en 2000-2001, soit une hausse marginale de 0,2 % par rapport à l'année d'avant.

DÉPENSES FÉDÉRALES LIÉES AUX INSTALLATIONS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement fédéral fournit des installations et des services dans tous les modes. Comme l'indique le tableau 3-2, le gouvernement fédéral intervient dans les

aéroports, les ports, les routes et les ponts, les politiques modales, les services de sécurité et les services fournis par la Garde côtière canadienne. Transports Canada se livre également à diverses activités multimodales, qui vont des services de sécurité et de préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. En 2001-2002, on prévoit que les dépenses fédérales directes consacrées aux transports atteindront 1,6 milliard $, soit une hausse de 16 % depuis 1999-2000, après plusieurs années de baisse.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES DE FONCTIONNEMENT, D'ENTRETIEN ET D'IMMOBILISATIONS, 1997-1998 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1997/ 1998	*1998/ 1999*	*1999/ 2000*	*2000/ 2001*	*2001/ 2002*[8]
Aéroports	186	140	123	91	77
Système de navigation aérienne	-	-	-	-	-
Services des aéronefs	56	64	51	70	59
Garde côtière	523	471	480	496	520
Ports et havres[1]	88	86	99	107	110
Routes et ponts[2]	169	156	141	154	219
Sécurité aérienne et politiques[3]	113	125	142	154	219
Sécurité maritime et politiques	65	56	47	49	54
Sécurité routière et ferroviaire et politiques[4]	36	40	40	39	46
Sécurité multimodale et politiques[5]	101	106	91	91	92
Autres services[6]	29	32	35	35	42
Autres[7]	103	95	96	111	118
Total	**1 470**	**1 371**	**1 347**	**1 398**	**1 556**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).

1 Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche
2 Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux Limitée ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
3 Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.
4 Hausse des dépenses en 1997-1998 et en 1998-1999 liée à l'achat d'un traversier.
5 Comprend les dépenses liée à la réglementation et à l'inspection du transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à la sécurité, à la politique et à l'analyse multimodales.
6 Sûreté et Préparatifs d'urgence, et Recherche et Développement.
7 Services généraux de Transports Canada et Office des transports du Canada.
8 Prévisions au 31 janvier 2002, pour l'année entière.

Source : Transports Canada.

La Garde côtière canadienne représente la plus importante dépense fédérale dans le domaine des transports, soit 520 millions $ en 2001-2002. Les coûts d'exploitation des ports et des aéroports fédéraux devraient se chiffrer à 225 millions $ en 2001-2002. Les hausses des dépenses fédérales consacrées aux routes et aux ponts ont un rapport avec les dépenses d'immobilisations consacrées aux ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal (Québec).

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2001-2002, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient se chiffrer à 828 millions $, soit 36 % de plus qu'en 2000-2001. Cette hausse est principalement attribuable aux subventions versées à VIA Rail, qui ont augmenté de 79 millions $, et aux programmes visant à améliorer la sécurité aux aéroports et de dédommagement des transporteurs aériens en raison de la fermeture de l'espace aérien du Canada après les événements du 11 septembre, dont la valeur s'est chiffrée à 189 millions $. Sans ces programmes, les transferts fédéraux au secteur des transports auraient baissé de 16 millions $. Depuis 1997-1998, le total des subventions et des transferts a diminué de 1 milliard $. Cette baisse importante est le résultat de l'élimination des paiements versés à NAV Canada et de la diminution des transferts routiers. Le tableau 3-3 contient plus de précisions sur ces subventions.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES DIRECTES PAR MODE, 1997-1998 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1997/ 1998	*1998/ 1999*	*1999/ 2000*	*2000/ 2001*	*2001/ 2002*[6]
Transport aérien					
Aéroports (fonctionnement et immobilisations)	46,2	45,0	38,7	46,8	50,5
NAV Canada	685,8	215,8	-	-	-
Aide aux aéroports et sûreté des aéroports[1]	-	-	-	-	189,1
Autre	15,2	3,0	1,8	1,8	1,4
Total – Transport aérien	**747,2**	**263,8**	**40,5**	**48,1**	**241,0**
Transport maritime					
Marine Atlantique SCC	91,3	29,1	114,8	38,6	36,8
Autres sociétés d'État	0,7	10,4	-	-	-
Fonds de cession des ports[2]	4,8	6,7	22,0	45,4	22,6
Autres services de traversiers et services côtiers	34,5	32,0	31,8	30,8	32,5
Autre[3]	4,2	2,1	1,4	31,6	17,8
Total – Transport maritime	**135,6**	**80,2**	**170,0**	**146,4**	**109,6**
Transport ferroviaire					
VIA Rail	216,2	200,5	170,3	231,6	310,2
Wagons-trémies	19,0	21,0	20,0	18,2	16,4
Passages à niveau	7,5	7,2	7,4	7,5	7,5
Autre	11,0	8,4	8,1	8,1	8,1
Total – Transport ferroviaire	**253,7**	**237,0**	**205,8**	**265,4**	**342,2**
Transport routier					
Programmes de transition[4]	485,6	93,4	57,5	15,3	6,8
Ententes routières	152,2	125,9	107,2	62,8	63,3
Programme d'infrastructures[5]	140,1	81,7	-	-	-
Raccordement permanent avec l'Île-du-Prince-Édouard	52,6	44,3	46,1	47,2	48,6
Autre	9,5	9,8	18,6	20,0	15,5
Total – Transport routier	**839,9**	**355,2**	**229,3**	**145,3**	**134,2**
Total général	**1 976,8**	**936,6**	**645,8**	**606,7**	**827,9**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).
Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif à 1996-1997.

1 Comprend l'aide de 159 millions $ accordée aux transporteurs aériens en 2001-2002.
2 Comprend un paiement de 36 millions $ au gouvernement du Québec au titre de la cession de quais de traversier.
3 Comprend un paiement de 214 millions $ à la Commission portuaire de Hamilton pour le règlement d'un contentieux civil.
4 Programmes fédéraux compensatoires au titre de l'abolition de la LTGO et des programmes de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; l'acquisition du service de traversier du Labrador en 1997-1998.
5 Estimations du financement du programme d'infrastructures de transport.
6 Prévisions au 31 janvier 2002, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES, TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE

En 2000-2001, les dépenses des gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux dans le domaine des transports se sont chiffrées à 15,9 milliards $[1]. Cela représente une baisse de 0,4 milliard $ ou de 2,4 % par rapport à 1999-2000. Les dépenses locales ont progressé de 0,7 milliard $ (14 %). Les dépenses engagées par les provinces ont reculé de 1,2 milliard $ (14 %), retrouvant le niveau des dépenses de 1997-1998. Les exercices 1998-1999 et 1999-2000 ont été volatiles, en particulier pour la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Ontario. Des paiements exceptionnels ont été versés dans les deux premières provinces en 1999-2000. En Ontario, les importants paiements versés aux commissions de transport en commun en 1998-1999 ont été suivis d'une réduction des transferts aux gouvernements locaux et aux commissions de transport en commun en 1999-2000. Dans le reste du pays, les dépenses provinciales consacrées aux transports ont été relativement stables, se chiffrant en moyenne à 3 milliards $ au cours des trois dernières années.

Depuis 1997-1998, les dépenses consacrées par les gouvernements provinciaux et locaux au secteur des transports ont progressé en moyenne de 4 % par an. Les hausses relatives les plus importantes ont été enregistrées à Terre-Neuve et en Alberta. La Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont affiché une baisse des dépenses. En Ontario, l'augmentation des dépenses des gouvernements locaux a neutralisé la baisse des dépenses provinciales.

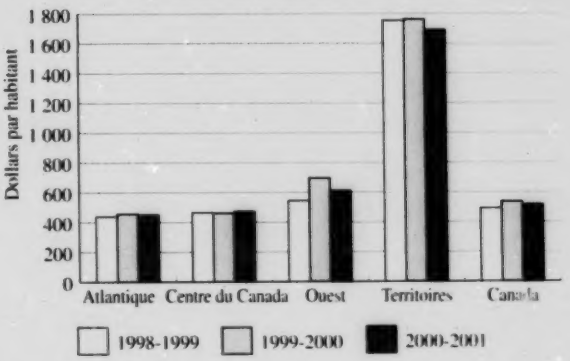
Les transferts fédéraux équivalent à 1,2 % des dépenses consacrées par les gouvernements locaux et territoriaux au secteur des transports en 2000-2001. Ce ratio a atteint un sommet de 5,1 % en 1997-1998. En 2000-2001, le Yukon a été le plus tributaire des transferts fédéraux aux territoires et aux provinces, qui ont représenté plus de 29 % de ses dépenses consacrées au secteur des transports.

Dans toutes les provinces, les dépenses consacrées aux routes représentent le principal poste des dépenses liées aux transports, même si d'autres modes de transport représentent une part appréciable dans certaines provinces. La part des dépenses routières a varié de près de 100 % à l'Île-du-Prince-Édouard à 58 % dans les Territoires du Nord-Ouest. L'éloignement des Territoires du Nord-Ouest explique l'importance des dépenses consacrées au transport aérien, qui ont représenté 18 % des dépenses consacrées aux transports en 2000-2001. Cette importance relative du transport aérien varie d'une année à l'autre et a atteint un sommet de 33 % en 1997-1998.

Même si les dépenses consacrées aux transports en commun ont baissé de près de 0,5 milliard $ en Ontario depuis 1996-1997, elles représentent toujours 18 % des dépenses totales consacrées au secteur des transports, ce qui en fait le poste le plus important de tous les gouvernements provinciaux et locaux. Les gouvernements locaux ont remplacé les gouvernements provinciaux comme principale source des dépenses consacrées aux transports en commun, en effectuant 96 % de ces dépenses. Avant 1999-2000, leur part des dépenses consacrées aux transports en commun était de 44 %. Les dépenses consacrées aux transports en commun sont également importantes au Québec, en Colombie-Britannique et en Alberta.

La figure 3-1 illustre les écarts régionaux dans les dépenses consacrées aux transports au Canada. D'un côté, les territoires se distinguent par des dépenses trois fois et demie plus élevées que la moyenne canadienne entre 1998-1999 et 2000-2001. D'autre part, l'écart entre les autres régions du pays est relativement faible, le Canada atlantique consacrant environ 13 % de moins que la moyenne canadienne et les provinces de l'Ouest, 20 % de plus. Les deux provinces du centre (Québec et Ontario) y consacrent 9 % de moins que la moyenne canadienne.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES LOCALES ET PROVINCIALES EN TRANSPORT PAR HABITANT, 1998-1999 À 2000-2001



Source : Transports Canada

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR PALIER DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral tire notamment ses recettes de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget du ministère fédéral des Transports, alors que les recettes provenant d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Les taxes d'accise sur le carburant, perçues par les gouvernements

1 Des données et les sources plus détaillées sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).

fédéral et provinciaux, de même que les droits provinciaux au titre des permis et autres droits, constituent des recettes fiscales perçues auprès des usagers des transports. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des usagers des transports entre 1997-1998 et 2001-2002.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 1997-1998 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1997-1998	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*[9]
Recettes fédérales de transport autres que les taxes sur le carburant					
Taxe sur le transport aérien[1]	742	295	3	-	-
Recettes aéroportuaires	160	267	271	250	264
Services des aéronefs	30	28	27	28	32
Autres redevances aéronautiques	6	10	13	13	12
Recettes maritimes[2]	67	67	72	77	79
Location des wagons-trémies[3]	12	12	13	14	10
Autres droits et recouvrement[4]	10	20	25	22	15
Total porté au crédit	**1 027**	**700**	**424**	**403**	**412**
Autres recettes publiques provenant des usagers des transports					
Taxes fédérales sur le carburant	**4 625**	**4 742**	**4 786**	**4 788**	**N/A**
Usage hors transport[5,6]	383	364	374	376	
Transport routier[6]	4 013	4 161	4 199	4 198	N/A
Autres modes[6]	230	216	213	214	N/A
Taxes provinciales et territoriales sur le carburant	6 569	6 805	6 984	7 046	N/A
Équivalent de la taxe de vente[6,7]	630	564	663	903	
Taxe de transport routier[6]	5 637	5 991	6 038	5 855	N/A
Autres modes[6]	302	251	283	287	N/A
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[8]	2 392	2 590	2 611	2 611	N/A
Total – Recettes fiscales provenant des usagers de la route	**12 042**	**12 742**	**12 848**	**12 665**	**N/A**
Total – Recettes provenant de la taxe sur le carburant payée par les autres usagers des transports	532	467	496	501	N/A
Total – Recettes fiscales provenant des usagers des transports	**12 574**	**13 209**	**13 344**	**13 166**	**N/A**
Total – Recettes fiscales et droits provenant des usagers des transports	13 601	13 909	13 768	13 569	N/A

Note : N/D = Non disponible.
Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).

1 Depuis 1996-1997, les produits de la taxe sur le transport aérien, qui étaient auparavant déduits des dépenses budgétaires de Transports Canada, sont portés au crédit du Trésor public.
2 Comprend les droits d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
3 Portée au crédit du Trésor public.
4 Comprend les transferts interministériels et intraministériels au titre des services ainsi que divers droits réglementaires, administratifs et de permis et licences portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
5 Taxes sur le carburant estimatives provenant de l'utilisation du réseau de transport public.
6 Estimations de Transports Canada (révisées).
7 Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant avant les taxes provinciales sur le carburant.
8 Les montants indiqués excluent les redevances de délivrance de permis et d'immatriculation versées à la Société de l'assurance automobile du Québec.
9 Prévisions au 31 janvier 2002, pour l'année entière.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des transports

En 2000-2001, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les paliers de gouvernement, les recettes publiques provenant des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits des permis et licences délivrés par les gouvernements fédéral et provinciaux et territoriaux se sont chiffrées à 13,6 milliards $, 1,4 % de moins qu'en 1999-2000. De loin, ce sont les taxes sur le carburant routier qui ont concentré la plus grosse part des recettes fiscales provenant du secteur des transports, puisqu'elles ont été en moyenne de 10 milliards $ ou 73 % entre 1997-1998 et 2000-2001. Durant cette période, les recettes provenant des taxes sur le carburant routier ont affiché le taux de croissance annuel moyen le plus rapide (1,4 %), alors que les autres taxes sur le carburant ont baissé de 2 %. Les droits de délivrance des permis et licences fédéraux et provinciaux ont reculé de 4,1 % par an durant cette période.

En 2000-2001, la hausse des prix du carburant a eu des répercussions sur l'utilisation des véhicules privés des Canadiens, ce qui a entraîné un ralentissement de la croissance des recettes provenant des taxes sur le carburant routier, qui n'a été que de 1,8 %. Les recettes provenant des autres taxes sur le carburant ont augmenté de 1 % cette année-là. L'impact de la hausse de 25 % du prix du carburant routier a été atténué par une augmentation de 5,8 % du revenu disponible des Canadiens.

En 2001-2002, les recettes de transport du gouvernement fédéral en dehors des taxes sur le carburant devraient se chiffrer à 412 millions $, soit 9 millions $ de plus qu'en 2000-2001. Les recettes et les baux aéroportuaires, à 264 millions $, représentent la majeure partie de ce montant, alors que les droits maritimes devraient faire rentrer dans les coffres du gouvernement 79 millions $ de plus. D'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente des actifs portuaires, sont également mentionnées au tableau 3-4.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section présente les dépenses et les recettes fédérales consolidées par mode de même que les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux, territoriaux et locaux, une fois déduits les transferts provenant d'autres paliers de gouvernement, entre 1997-1998 et 2001-2002. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par palier de gouvernement durant cette période.

Les dépenses publiques totales consacrées au réseau routier ont augmenté au rythme d'environ 3,4 % par an depuis 1996-1997, pour atteindre 12,9 milliards $ en

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR PALIER DE GOUVERNEMENT, 1997-1998 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1997-1998	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*[1]
Dépenses fédérales de F et E[2], en capital et subventions[A]					
Transport aérien	1 102	594	356	364	595
Transport maritime	812	692	797	798	794
Transport ferroviaire	267	252	221	281	360
Transport routier	1 032	536	396	323	382
Autres/frais généraux	234	234	223	238	253
Total partiel	**3 447**	**2 308**	**1 993**	**2 004**	**2 384**
Dépenses provinciales/territoriales/locales[B]					
Transport aérien	76	75	62	68	N/D
Transport maritime	92	120	1 259	177	N/D
Transport ferroviaire	2	2	5	20	N/D
Transport routier	10 901	11 468	12 244	12 852	N/D
Transport en commun	2 741	2 855	2 350	2 284	N/D
Autres/frais généraux	279	348	349	473	N/D
Total partiel	**14 091**	**14 868**	**16 269**	**15 875**	**N/D**
Total des dépenses : tous les paliers de gouvernement					
Transport aérien	1 178	669	418	432	N/D
Transport maritime	904	812	2 056	975	N/D
Transport ferroviaire	269	254	226	301	N/D
Transport routier	11 933	12 005	12 640	13 176	N/D
Transport en commun	2 741	2 855	2 350	2 284	
Autres/frais généraux	513	582	572	711	N/D
Total partiel	**17 538**	**17 176**	**18 262**	**17 879**	**N/D**
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports[C]					
Transport routier	12 042	12 742	12 848	12 665	N/D
Autres modes	1 550	1 152	904	878	N/D
Transport multimodal	8	14	16	17	N/D
Total	**13 601**	**13 909**	**13 768**	**13 561**	**N/D**

Note : Des données plus précises par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm).

1 Prévisions, au 31 janvier 2002, pour l'année entière.

2 F et E : fonctionnement et entretien.

Sources:

A Transports Canada. Budget principal des dépenses et comptes publics des ministères fédéraux concernés.

B Ministères provinciaux et territoriaux des transports; Transports Canada. Nombre de provinces consentent maintenant des subventions inconditionnelles aux administrations locales. De ce fait, les paiements de transfert pour le transport ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont uniquement déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant au régime de l'année civile.

C Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux et territoriaux des Transports.

2000-2001. Les dépenses routières représentent aujourd'hui 74 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports.

Le financement public des transports en commun a atteint un sommet en 1998-1999, à 2,9 milliards $. Depuis lors, il a reculé à 2,3 milliards $. En 2000-2001, les dépenses publiques consacrées aux transports en commun ont représenté 13 % de toutes les dépenses publiques consacrées aux transports, contre 17 % en 1998-1999.

En 2000-2001, le transport aérien a représenté 2,4 % des dépenses publiques brutes dans le domaine des transports. Ces dépenses ont chuté de 63 % depuis 1997-1998. Cependant, une hausse de 14 % a été enregistrée en 2000-2001 du fait de programmes spécifiques mis en place après les événements du 11 septembre. Les dépenses publiques consacrées au transport maritime ont nettement augmenté en 1999-2000, en raison notamment du transfert de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial. En 2000-2001, ces dépenses ont retrouvé des niveaux plus normaux, aux alentours de 1 milliard $. La part du transport maritime dans les dépenses publiques s'établit à 5,5 % du total, pourcentage qui n'a guère varié depuis le milieu des années 1990.

Les dépenses consacrées au transport ferroviaire ont augmenté de 12 % depuis 1996-1997, représentant 1,7 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 2000-2001. Plus de 90 % de ces dépenses sont des subventions versées aux services ferroviaires voyageurs.

En 2000-2001, les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 1,7 milliard $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus et ont perçu 0,9 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports.

La catégorie « Autres » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les paliers de gouvernement, de même que les dépenses liées aux activités multimodales. Environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports appartiennent à cette catégorie.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DE TRANSPORT

4

La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada continuent d'être une priorité absolue pour le gouvernement fédéral.

Le public voyageur du Canada exige un réseau de transport sûr et sans danger, ce qui explique que la sécurité soit l'une des priorités absolues de Transports Canada. Mais Transports Canada n'assume pas à lui seul cette responsabilité. Tous les paliers de gouvernement, l'industrie, les organisations non gouvernementales et même le grand public ont tous quelque chose à contribuer pour que le réseau soit aussi sécuritaire et sûr que possible.

C'est pourquoi Transports Canada collabore de près avec tous les intervenants pour assurer des normes strictes de sécurité dans les transports et, en particulier, avec le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux et territoriaux, pour assurer la sécurité du réseau à l'échelle nationale. Transports Canada prend part également à plusieurs initiatives de sécurité internationales avec des gouvernements, des organisations et des organismes étrangers.

Pour s'acquitter de cette tâche, Transports Canada s'occupe d'élaborer des programmes et des règlements de sécurité pratiques et efficaces et d'assurer le respect de ses règlements et des normes techniques qui s'y rattachent. Ces programmes, règlements et normes portent sur l'aéronautique et les aéroports, la navigation aérienne et maritime, les installations de transport maritime, la navigation commerciale, les normes sur les véhicules automobiles neufs, les compagnies de chemin de fer ainsi que les ponts et les canaux qui relient les provinces les unes avec les autres et avec les États-Unis.

Ce chapitre décrit les tendances récentes des statistiques sur les accidents dans tous les modes de transport, de même qu'en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses. Les rapports d'accident et d'incident remis au Bureau de la sécurité des transports constituent la principale source de ces statistiques.

À cause des événements du 11 septembre, une nouvelle section à la fin du chapitre met l'emphase sur la sûreté des transports. En premier lieu, elle analyse les principaux rôles et les responsabilités qui ont trait à la sûreté de tous les moyens de transport. Elle décrit ensuite brièvement les répercussions immédiates des événements du 11 septembre, la réaction de Transports Canada et les mesures prises. Ces mesures englobent les initiatives à plus long terme visant à renforcer la sûreté et à assurer la confiance soutenue des usagers dans le réseau de transport du Canada. Comme nous l'avons vu dans l'introduction de ce rapport, on trouvera dans les autres chapitres des données complémentaires sur ces mesures par secteur, tandis que les répercussions des événements du 11 septembre sont analysées là où des données sont disponibles.

APERÇU DES ACCIDENTS DE TRANSPORT

En 2001, le Canada a affiché de bons résultats généraux en matière de sécurité. Le nombre d'accidents a reculé dans les secteurs du transport aérien et maritime, alors que, dans le secteur ferroviaire, il est demeuré le même. Le nombre d'accidents mettant en cause des avions immatriculés au Canada représente en fait le plus faible nombre d'accidents survenus depuis 25 ans. Les accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses sont aussi à la baisse depuis quelques années. En revanche, les accidents de la route ont légèrement augmenté par rapport à 2000.

Les résultats de 2001 en ce qui a trait aux accidents sont ternis quelque peu par le nombre de victimes signalé. Même si le nombre de victimes d'accidents d'aviation et de la route a légèrement baissé en 2001 (respectivement de 6 % et de 2 % par rapport à 2000), il y a eu une légère hausse du nombre de victimes dans le secteur du transport maritime (6 %) et une hausse plus appréciable dans le secteur ferroviaire (13 %).

Il faut signaler toutefois que ces chiffres ne tiennent pas compte des particularités propres à chaque mode, pas plus qu'ils ne reflètent le niveau d'activité ou d'exposition aux risques se rattachant à chaque moyen de transport. Même si ces difficultés rendent quelque peu hasardeuses les comparaisons entre les différents modes, on peut néanmoins en tirer certaines observations intéressantes.

Par exemple, il y a eu une hausse marquée du nombre d'incidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports en 2001, alors que les accidents d'aviation ont nettement baissé. Au total, 853 incidents ont été signalés, ce qui est un record dans les statistiques établies depuis 10 ans. La tendance ne s'est pas maintenue dans les autres modes puisque le nombre d'incidents signalés dans les secteurs du transport ferroviaire et maritime a baissé par rapport à l'an 2000.

Le tableau 4-1 présente les statistiques les plus récentes sur les accidents de transport par mode avec des comparaisons par rapport aux moyennes des cinq années précédentes.

TABLEAU 4-1 : ACCIDENTS DE TRANSPORT PAR MODE, 2001 PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Transport aérien	*Transport maritime*	*Transport ferroviaire*	*Transport routier*[1]
Accidents				
2001	295	517	1 064	158 528
Moyenne quinquennale	349	587	1 138	156 698
Personnes tuées				
2001	61	33	98	2 917
Moyenne quinquennale	73	31	104	3 082
Incidents				
2001	853	239	321	N/D
Moyenne quinquennale	717	176	401	N/D

1 Les statistiques sur les accidents de la route se rapportent à 2000 et à 1995-1999, et sont les statistiques les plus récentes dont on dispose qui reposent sur les Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2000 – TP 3322. Les accidents de la route désignent les collisions qui font des victimes, ce qui exclut les collisions qui ne causent que des dommages matériels.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Il importe également de signaler que les taux d'accidents en 2001 tiennent compte du volume d'activités dans chaque mode. Cela étant dit, les chiffres continuent d'afficher une tendance générale à la baisse, puisqu'on a enregistré des diminutions dans les secteurs du transport aérien, du transport ferroviaire et du transport maritime. Il faut également signaler que, pour la première fois, les véhicules-kilomètres sont utilisés comme une mesure du volume d'activités dans l'établissement du taux d'accidents de véhicules automobiles.

Le tableau 4-2 compare les données sur les taux d'accidents par mode en 2001 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

TABLEAU 4-2 : TAUX D'ACCIDENTS DES TRANSPORTS, 2001 PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES CINQ ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Transport aérien[1]	*Transport maritime*[2]	*Transport ferroviaire*[3]	*Transport routier*[4]
Accidents				
2001	7,6	2,8	12,9	51,2
Moyenne quinquennale	8,8	N/D	14,5	N/D

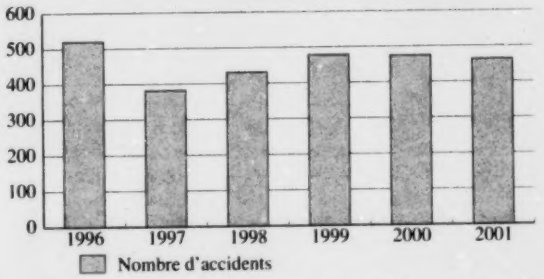
Note : Estimations préliminaires pour 2001. N/D : non disponible.
1 Par tranche de 100 000 heures de vol (aéronefs immatriculés au Canada seulement).
2 Par tranche de 1 000 voyages de navires commerciaux. D'après les données sur le trafic prévu en 2001.
3 Par tranche de million de trains-milles.
4 Par tranche de 100 million véhicules-kilomètres (seules les données relatives à 2000 étaient disponibles).

Source : Bureau de la sécurité des transports (BST), à l'exception du transport maritime dont les données sur le volume d'activités proviennent de Statistique Canada, et du transport routier dont les données proviennent de la Direction générale de la sécurité routière de Transports Canada

Ces mesures globales de l'activité doivent servir de point de référence pour l'interprétation des statistiques sur les accidents, même si chacune de ces mesures a ses propres limites. Par exemple, dans le secteur du transport ferroviaire, le nombre de trains-milles ne vise que l'activité sur les voies principales et ne s'étend pas aux gares de triage, aux épis et aux voies d'évitement. Mais, comme près de la moitié des accidents de chemin de fer se produisent hors des voies principales, cette mesure a tendance à surestimer le taux réel d'accidents. Il en va de même du transport maritime, où les mouvements de navires ne tiennent pas directement compte de la distance globale parcourue. L'activité se limite également principalement aux navires d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux et exclut les bateaux de pêche. Dans le domaine du transport aérien, les taux d'accidents peuvent varier du tout au tout selon qu'ils sont mesurés en fonction du nombre d'heures de vol, des mouvements d'aéronefs ou du nombre de licences.

La figure 4-1 illustre le nombre d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses entre 1996 et 2001.

FIGURE 4-1 : ACCIDENTS À SIGNALER IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1996 – 2001



Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses

TRANSPORT FERROVIAIRE

Depuis 1996, la portion fédérale du réseau ferroviaire national accuse une baisse régulière. En 2001, on compte en effet 10,5 % de moins de voies ferrées appartenant à des transporteurs de compétence fédérale qu'en 1996. Les statistiques présentées dans cette section n'englobent que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

En 2001, 1 064 accidents de chemin de fer ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports, ce qui équivaut au nombre d'accidents signalés en 2000 et représente une baisse de 7 % par rapport à la moyenne quinquennale. Le taux d'accidents en 2001 a reculé à 12,9 accidents par million de trains-milles, ce qui s'explique par le fait que le nombre d'accidents est resté le même tandis qu'augmentait le nombre de trains-milles. Le taux d'accidents en 2001 est nettement inférieur à la moyenne des cinq années précédentes, qui se situait à 14,5 accidents par million de trains-milles. Le nombre de

trains-milles en 2001 est évalué à 82,7 millions, contre 80,1 millions en 2000.

Les accidents de chemin de fer peuvent être classés en cinq catégories : les déraillements et les collisions hors des voies principales, les accidents aux passages à niveau, les déraillements et les collisions en voie principale, les accidents résultant d'intrusions et les autres. Les déraillements et les collisions hors des voies principales ont représenté 45 % des accidents de chemin de fer signalés en 2001, les accidents aux passages à niveau, 26 %, les déraillements et les collisions en voie principale, 13 %, les accidents résultant d'intrusions, 7 %, et les autres, 9 %.

Les déraillements et les collisions hors des voies principales concernent en général un seul wagon qui déraille dans une cour de triage à une vitesse relativement faible et présente peu de risques pour le public. En fait, en 2001, 38 % de ces accidents ont concerné un seul wagon transportant des marchandises non dangereuses. Des marchandises dangereuses ont été en cause dans 19 % des accidents signalés.

Les accidents impliquant des trains de voyageurs/de banlieue sont passés à 75 en 2001, contre 61 en 2000 et 71 au cours des cinq années précédentes.

En 2001, 321 incidents de chemin de fer ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports, soit une baisse de 3 % par rapport aux 330 incidents signalés en 2000, et une baisse encore plus significative par rapport aux 401 incidents signalés en moyenne les cinq années précédentes. Dans 60 % de ces incidents, on retrouvait des wagons transportant des marchandises dangereuses, avec fuite du produit, la fuite n'étant pas le résultat d'un accident.

Le tableau 4-3 résume les accidents de chemin de fer signalés entre 1996 et 2001, notamment la moyenne 1996-2000.

TABLEAU 4-3 : ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER, 1996 – 2001

Année	*Nombre d'accidents*	*Taux d'accidents*[1]	*Morts*	*Blessés graves*
1996	1 305	17,2	117	129
1997	1 116	14,0	109	101
1998	1 075	13,6	101	75
1999	1 129	14,3	106	96
2000	1 065	13,3	87	66
Moyenne 1996 – 2000	1 138	14,5	104	93
2001	1 064	12,9	98	88

1 Nombre d'accidents par tranche de million de trains-milles.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

En 2001, 98 personnes ont été tuées dans 92 accidents ferroviaires mortels. Le nombre d'accidents mortels est en hausse de 10 % par rapport au total de 84 enregistré en 2000, mais il est inférieur à la moyenne de 99 enregistrée les cinq années précédentes. Le nombre de morts est en progression par rapport aux 87 personnes tuées en 2000 et inférieur à la moyenne quinquennale de 104. La majorité des personnes tuées ont trouvé la mort dans les accidents aux passages à niveau et les accidents résultant d'intrusions.

L'augmentation du nombre de personnes tuées dans les accidents ferroviaires en 2001 est avant tout attribuable à la hausse du nombre de personnes tuées aux passages à niveau. Les accidents mortels aux passages à niveau ont représenté 38 % du total des accidents mortels en 2001, contre 36 % en 2000 et 34 % les cinq années précédentes. Les accidents aux passages à niveau impliquant des trains de voyageurs sont passés de 18 en 2000 à 26 en 2001, mais sont demeurés inférieurs à la moyenne quinquennale de 30.

Au total, 279 accidents sont survenus à des passages à niveau en 2001, soit une hausse de 6 % par rapport à 2000 (264), mais une diminution nette par rapport à la moyenne quinquennale (298). Le nombre total de morts dans les accidents survenus à des passages à niveau est passé à 47 en 2001, contre 33 en 2000. Les accidents survenus à des passages à niveau publics ont représenté 80 % de tous les accidents signalés en 2001 à des passages à niveau. De ce nombre, 52 % sont survenus à des passages à niveau automatiques.

Le tableau 4-4 illustre le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau par province entre 1996 et 2001, notamment la moyenne 1996-2000 et les totaux canadiens.

TABLEAU 4-4 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU PAR PROVINCE, 1996 – 2001

Province	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996 - 2000*	*2001*
Accidents[1]							
Terre-Neuve et Labrador/ Île-du-Prince-Édouard/ Nouvelle-Écosse (163)	8	5	3	7	3	5,2	10
Nouveau-Brunswick (198)	6	5	2	5	3	4,2	8
Québec (1 478)	61	51	48	51	44	51,0	43
Ontario (5 277)	91	75	65	94	88	82,6	81
Manitoba (3 031)	46	30	34	19	21	30,0	25
Saskatchewan (6 353)	49	33	38	30	32	36,4	29
Alberta (3 767)	71	70	54	52	45	58,4	54
Colombie-Britannique (856)	33	38	29	24	28	38,0	28
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut (15)	0	0	0	1	0	0,2	1
Yukon (8)	0	0	0	0	0	0,0	0
Canada (22 225)	**365**	**307**	**273**	**283**	**263**	**298,2**	**278**
Accidents mortels aux passages à niveau	39	30	38	32	30	33,8	35
Accidents mettant en cause des trains de voyageurs	40	30	29	31	18	29,6	26

1 Les chiffres entre parenthèses désignent le nombre estimatif de passages à niveau publics dans chaque province ou groupe de provinces au mois de mars 2002.

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

Le tableau 4-5 résume les accidents résultant d'intrusions par province entre 1996 et 2001, notamment la moyenne 1996-2000 et les totaux pancanadiens.

En 2001, le nombre d'accidents résultant d'intrusions est demeuré stable, à 79, soit nettement moins que la moyenne quinquennale de 95. Une fois de plus, la majorité de ces accidents (plus de la moitié des accidents signalés) sont survenus en Ontario. Le nombre

TABLEAU 4-5 : ACCIDENTS FERROVIAIRES DUS À DES INTRUSIONS PAR PROVINCE, 1996 – 2001

Province	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996 - 2000*	*2001*
Accidents							
Terre-Neuve et Labrador/ Île-du-Prince-Édouard/ Nouvelle-Écosse	4	0	0	0	0	0,8	1
Nouveau-Brunswick	3	0	0	0	1	0,8	0
Québec	32	15	12	26	14	19,8	10
Ontario	55	47	36	46	41	45,0	42
Manitoba	1	4	4	1	1	2,2	7
Saskatchewan	3	4	2	3	2	2,8	3
Alberta	8	7	10	10	6	8,2	9
Colombie-Britannique	21	21	14	9	14	15,8	7
Canada	**127**	**98**	**78**	**95**	**79**	**95,4**	**79**
Accidents mortels survenus à des intrus	67	69	59	61	53	61,8	55
Accidents mettant en cause des trains de voyageurs	28	24	25	23	28	25,6	22

Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

d'accidents mortels a augmenté en 2001, pour passer de 53 en 2000 à 55 en 2001. En dépit de cette hausse, ce chiffre est inférieur à la moyenne quinquennale. Soixante pour cent de tous les accidents de chemin de fer mortels sont le fait d'intrusions, proportion qui n'a guère varié depuis cinq ans.

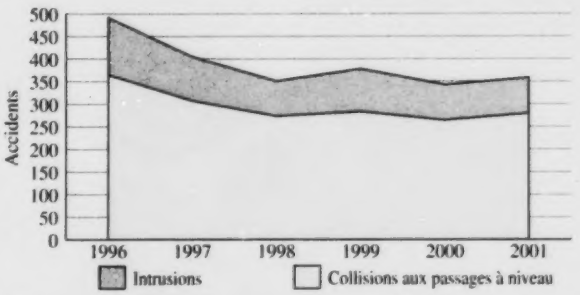
Étant donné que les collisions aux passages à niveau et les incidents résultant d'intrusions représentent un nombre aussi élevé d'accidents mortels de chemin de fer, Transports Canada participe au programme Direction 2006, créé en 1996 dans le but de réduire de 50 % ces accidents par rapport à leur niveau en 1996 d'ici l'année 2006. Ce programme est un partenariat entre les intervenants des chemins de fer publics et privés, les gouvernements provinciaux et municipaux, les organismes d'application de la loi, les organismes de sécurité, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats et, enfin, Transports Canada. Ensemble, ces organismes dispensent des programmes de sensibilisation, de sécurité et d'éducation, et se livrent à des recherches afin d'améliorer la sécurité et de sensibiliser les gens aux risques que présentent les passages à niveau et les intrusions sur les voies.

De plus, Transports Canada administre un programme de financement visant à renforcer la sécurité à certains passages à niveau et a établi un partenariat avec l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du programme de sensibilisation du public appelé « Opération Gareautrain ». Le Ministère a également adopté une approche globale pour assurer le respect des dispositions de sécurité aux passages à niveau et aux lieux qui font l'objet d'intrusions.

Bien que le nombre d'accidents aux passages à niveau ait augmenté en 2001 par rapport à 2000, les partenaires de Direction 2006 ne se sont pas écartés de leur objectif, puisqu'ils ont atteint 47 % de leur cible au cours des cinq premières années du programme. Pour ce qui est des accidents résultant d'intrusions, les partenaires du programme Direction 2006 ont également respecté l'objectif qu'ils s'étaient fixé pour 2001, atteignant 75 % de leur cible.

La figure 4-2 illustre le nombre d'accidents aux passages à niveau et d'accidents résultant d'intrusions depuis la mise en place du programme Direction 2006.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ACCIDENTS RÉSULTANT D'INTRUSIONS, 1996 – 2001



Source : Transports Canada, basé sur des données du Bureau de la sécurité des transports

TRANSPORT ROUTIER

Les données annuelles les plus récentes sur les accidents de la route datent de 2000 pour les morts, les blessés, et les accidents qui ont entraîné des pertes corporelles. Les accidents qui n'ont causé que des dommages matériels sont exclus des statistiques qui suivent.

ACTIVITÉS INTÉRIEURES

Depuis plusieurs dizaines d'années, la sécurité routière au Canada ne cesse de s'améliorer. En 2000, les accidents de la route ont fait 2 917 victimes, soit le plus faible total annuel en 45 ans (les statistiques de cet ordre sont établies depuis 1945). Le nombre de morts sur la route a baissé de 1,8 % par rapport à 1999 et de 5,3 % par rapport à la moyenne 1995-1999.

Le tableau 4-6 illustre le nombre national d'accidents corporels de la route, de morts et de blessés entre 1995 et 2000.

TABLEAU 4-6 : NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS CORPORELS, DE MORTS ET DE BLESSÉS, 1995 – 2000

Année	*Accidents corporels*	*Tués*	*Blessés*
1995	167 044	3 351	241 935
1996	158 990	3 091	230 890
1997	152 764	3 063	221 349
1998	150 974	2 934	217 754
1999	153 720	2 969	222 275
Moyenne 1995 - 1999	156 698	3 082	226 841
2000	158 528	2 917	227 500
% de changement 2000/moyenne	1,2	(5,3)	0,3
% de changement 2000/1999	3,1	(1,8)	2,4

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 1999 - TP 3322

Les accidents corporels englobent tous les accidents de la route à signaler qui font un mort ou un blessé. Les accidents corporels ont diminué de 1995 à 1998, mais ont augmenté en 1999 et à nouveau en 2000. Le total de 2000 a dépassé de 1,2 % la moyenne des cinq années précédentes.

Le tableau 4-7 illustre le nombre de victimes de la route au Canada classées selon les six principales catégories d'usagers de la route.

TABLEAU 4-7 : VICTIMES DE LA ROUTE PAR CATÉGORIE D'USAGERS, 1995 – 2000

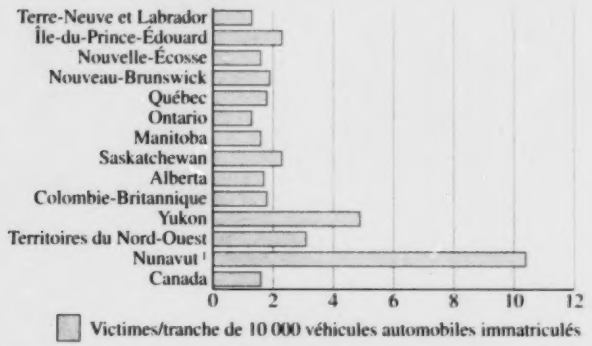
	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995 - 1999*	*2000*
Conducteurs	1 652	1 518	1 540	1 451	1 539	1 540	1 489
Passagers	920	825	812	716	734	801	776
Piétons	416	465	402	402	414	420	368
Cyclistes	64	60	67	77	69	67	42
Motocyclistes	166	128	122	165	159	148	179
Autre	133	95	120	123	54	105	63

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2000 – TP 3322

Les conducteurs, qui constituent le segment le plus important des usagers de la route, représentent également la plus forte proportion des victimes de la route. En 2000, cette catégorie d'usagers a représenté 51 % du nombre total de victimes de la route, alors que les conducteurs et les passagers confondus en ont représenté près de 78 %. Les piétons et motocyclistes ont représenté respectivement 13 % et 6 % des victimes de la route.

La figure 4-3 compare le nombre moyen de victimes par province entre 1998 et 2000. Elle démontre que le plus grand nombre de victimes de la route au Canada a été enregistré au Nunavut et au Yukon, ce qui reflète le nombre relativement peu important de véhicules immatriculés dans ces territoires et les conditions de conduite plus difficiles qui y règnent. L'Ontario, qui possède le réseau routier le plus long et le plus grand nombre de véhicules immatriculés, a continué d'afficher l'un des plus faibles taux d'accidents mortels durant cette période, qui n'a été que de 1,3 victime par tranche de 10 000 véhicules immatriculés. L'Ontario s'est classé ex æquo avec la province de Terre-Neuve et du Labrador.

FIGURE 4-3 : MOYENNE SUR TROIS ANS DU NOMBRE DE VICTIMES DE LA ROUTE PAR PROVINCE, 1998 – 2000

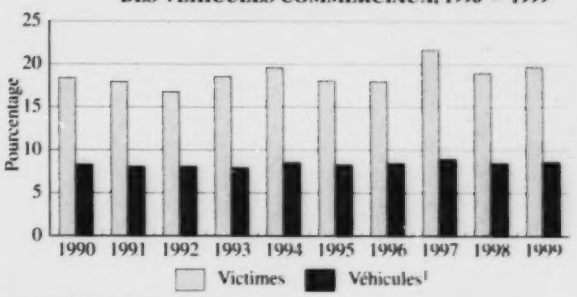


1 Une seule année de données pour le Nunavut (2000).

Source : Statistiques sur les collisions de la route au Canada

La figure 4-4 indique le pourcentage de véhicules impliqués dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux et le nombre correspondant de victimes entre 1990 et 1999. (À noter que les données sur les véhicules commerciaux ne sont actuellement disponibles que jusqu'en 1999.)

FIGURE 4-4 : POURCENTAGES DE COLLISIONS ROUTIÈRES ET DE VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VÉHICULES COMMERCIAUX, 1990 – 1999



1 Véhicules impliqués dans des collisions.

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

De 1990 à 1999, les véhicules commerciaux ont représenté approximativement 8 % de tous les véhicules impliqués dans des collisions routières, mais les collisions impliquant des véhicules commerciaux ont été la source de près de 19 % de l'ensemble des victimes de la route. En 1999, on a dénombré 586 morts dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux, soit une hausse par rapport aux 557 morts en 1998.

Le tableau 4-8 donne une ventilation des véhicules commerciaux et autres véhicules impliqués dans des collisions mortelles selon le type de véhicule entre 1994 et 1999, y compris la moyenne quinquennale 1994-1998.

TABLEAU 4-8 : VÉHICULES COMMERCIAUX ET AUTRES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS MORTELLES PAR TYPE DE VÉHICULE, 1994 – 1999

Type de véhicule	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*Moyenne 1994 - 1998*	*1999*
Commerciaux							
Autobus	43	31	39	32	43	38	33
Camions porteurs > 4 536 kg	197	163	167	179	166	174	169
Semi-remorques	328	346	294	335	286	318	359
Total des véhicules commerciaux	**568**	**540**	**500**	**546**	**495**	**530**	**561**
Autres véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	574	533	458	486	456	501	558
Total des véhicules impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux	1 142	1 073	958	1 032	951	1 031	1 119
Ensemble des autres véhicules impliqués dans des collisions	3 590	3 606	3 438	3 245	3 232	3 422	3 260
Total : tous les véhicules	**4 732**	**4 679**	**4 396**	**4 277**	**4 183**	**4 453**	**4 379**

Source : Transports Canada, Base nationale de données sur les collisions

Le tableau 4-9 illustre le nombre de véhicules impliqués dans des collisions mortelles selon le type de véhicule entre 1994 et 1999, ce qui comprend la moyenne quinquennale 1994-1998.

TABLEAU 4-9 : VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS DES COLLISIONS MORTELLES, SELON LE TYPE DE VÉHICULE, 1994 – 1999

Type de véhicule	*1994*	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*Moyenne 1994 - 1998*	*1999*
Automobiles	2 605	2 583	2 431	2 276	2 167	2 412	2 317
Camions légers/fourgonnettes	1 083	1 077	1 037	1 059	1 053	1 062	1 110
Camions							
Semi-remorques	328	346	294	335	286	318	359
Camions porteurs > 4 536 kg	197	163	167	179	166	174	169
Autres	23	25	15	21	18	20	10
Autobus							
Scolaires	16	10	12	8	10	11	13
Interurbains	7	5	7	4	5	8	7
Transport en commun	11	6	7	9	11	9	7
Non spécifié	9	10	13	11	17	12	6
Motocyclettes	164	170	141	125	169	154	169
Bicyclettes	91	70	63	74	79	75	69
Machines agricoles	32	36	37	32	42	36	33
Motoneiges	39	64	50	41	49	49	18
Trains/tramways	20	11	16	11	16	15	11
Autocaravanes	32	24	28	19	4	107	9
Véhicules tout terrain	13	4	8	9	31	13	13
Autres	62	75	70	64	60	66	59
Total	**4 732**	**4 679**	**4 396**	**4 277**	**4 183**	**4 453**	**4 379**

Source : Système d'information sur les accidents de la circulation

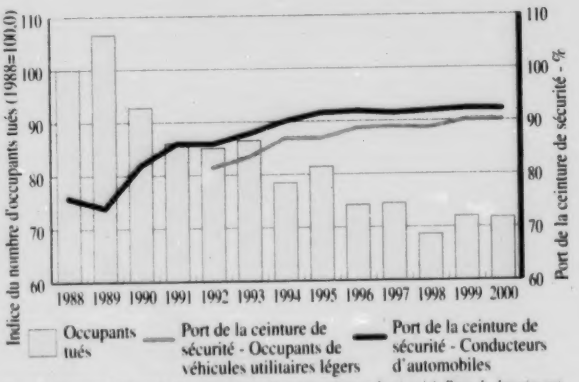
En légère baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, qui s'établissait à 54 %, les automobiles ont représenté 53 % des véhicules impliqués dans des collisions mortelles en 1999. La deuxième part des collisions mortelles par type de véhicule, soit 25 %, revient aux camions légers et aux fourgonnettes, en hausse par rapport aux 24 % enregistrés les cinq années précédentes. Viennent ensuite les catégories confondues des camions (semi-remorques, camions d'une masse supérieure à 4 536 kg et autres), avec 12 %.

PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules automobiles est le meilleur moyen de réduire le nombre de victimes de la route. En vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA), Transports Canada exige des constructeurs automobiles qu'ils équipent de ceintures de sécurité tous les véhicules neufs depuis le 1er janvier 1971. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont ensuite progressivement adopté des lois rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité à compter de janvier 1976.

La figure 4-5 illustre les résultats des enquêtes nationales sur le port de la ceinture de sécurité qui sont menées chaque mois de juin depuis 1979 par Transports Canada. Ces enquêtes permettent de déterminer le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs d'automobiles et les occupants de véhicules utilitaires légers. Les résultats relatifs à cette dernière catégorie ne sont recueillis que depuis 1992. La figure 4-5 démontre clairement que le nombre d'occupants tués diminue proportionnellement au port de la ceinture de sécurité. En dépit de ces avantages avérés, le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de voitures particulières semble avoir atteint un plateau qui oscille juste au-dessus de 90 % depuis 1995.

FIGURE 4-5 : NOMBRE D'OCCUPANTS TUÉS ET PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ, 1988 – 2000



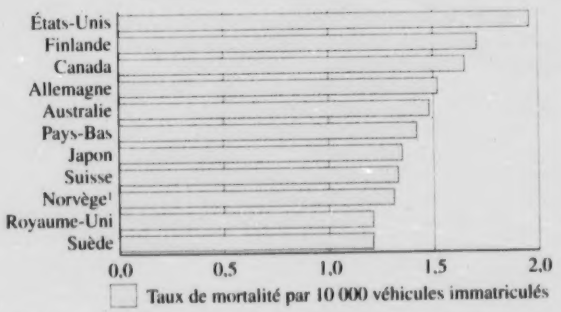
Source : Transports Canada. Enquête nationale sur la ceinture de sécurité; Base de données sur les accidents de la circulation.

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Le Canada ayant très nettement amélioré la sécurité routière se classe très bien parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), selon les normes internationales. Il n'en demeure pas moins que nous poursuivons l'objectif de réduire le nombre de victimes de la route et nous nous devons de le faire pour garder le pas avec les progrès réalisés par les autres pays développés.

La figure 4-6 illustre la moyenne des taux d'accidents mortels dans certains pays de l'OCDE entre 1998 et 2000.

FIGURE 4-6 : MOYENNE DU TAUX D'ACCIDENTS MORTELS DANS CERTAINS PAYS DE L'OCDE, 1998 – 2000



1 Véhicules immatriculés estimation pour l'année 2000.

Source : Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route, OCDE

L'un des indicateurs de l'activité des véhicules automobiles et de l'exposition aux risques réside dans le nombre de propriétaires de véhicules. Au Canada, le nombre de propriétaires de véhicules était de 58,2 par tranche de 100 habitants en 2000, alors qu'il était de 78,9 aux États-Unis, soit le nombre le plus élevé de tous les pays de l'OCDE. Le nombre de propriétaires de véhicules au Canada et aux États-Unis est indicatif de la plus grande dépendance à l'égard de ce mode de transport, ce qui a pour corollaire un taux d'exposition généralement plus élevé aux risques encourus par les usagers de la route.

TRANSPORT MARITIME

APERÇU

Depuis 10 ans, on constate une tendance à la baisse du nombre de sinistres maritimes. En moyenne, leur nombre a diminué de 6 % par an depuis 1992. Cette tendance s'est interrompue en 2001, alors que 458 accidents ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports, ce qui représente une hausse de 2 % par rapport à 2000, mais une baisse de 12 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

En 2001, comme les années précédentes, la majeure partie des sinistres maritimes par type ont été les échouements, soit 25 %. Les totaux des autres types d'accidents sont eux aussi restés comparables ou ont affiché une baisse par rapport aux totaux de l'année précédente. On a toutefois enregistré une hausse (14 %) par rapport à la moyenne quinquennale du nombre d'incendies/explosions qui se sont chiffrés à 84, et des envahissements par l'eau, à 13 %, avec 70 accidents signalés. Le nombre de chavirages a nettement baissé, 7 seulement ont été signalés, ce qui représente une baisse de 53 % par rapport à 2000 et à la moyenne des cinq années précédentes.

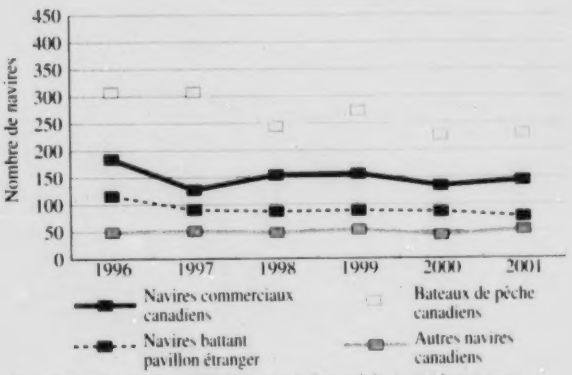
En 2001, 506 bâtiments canadiens ont été impliqués dans des sinistres maritimes. Comme toujours, les bateaux de pêche ont représenté le plus fort pourcentage de ces sinistres, soit 54 %, ce qui représente 232 sinistres impliquant des bateaux de pêche, une baisse de 15 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les sinistres le plus souvent signalés par type pour ce qui est des bateaux de pêche canadiens ont été les échouements, à 26 %, les incendies/explosions, à 25 %, et l'envahissement par l'eau, à 24 %. À raison de 57, les incendies/explosions ont affiché une hausse de 39 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, alors que les envahissements par l'eau ont affiché une hausse de 10 %, avec 56 accidents. De plus, deux catégories d'accidents ont affiché des baisses remarquables par rapport à la moyenne des cinq années précédentes : les échouements ont diminué de 19 % (60), alors que les accidents dus à une avarie d'hélices/gouvernail/structure, également au nombre de 7, ont chuté de 72 %.

Également en 2001, des navires commerciaux canadiens ont été impliqués dans 144 sinistres maritimes, soit une hausse de 7 % par rapport à 2000, mais une baisse de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. L'augmentation par rapport à 2000 a été observée dans les sinistres mettant en cause des vraquiers, qui se sont chiffrés à 32, soit une hausse de 28 %. Les échouements et les heurts violents ont été les principales causes de ces accidents. Pour ce qui est des accidents qui présentent de plus grands risques pour l'être humain et l'environnement, les accidents de traversiers et de navires à passagers sont demeurés constants par rapport aux années récentes, à 37, alors que les navires-citernes, avec 6 accidents, ont affiché une baisse de 40 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les heurts violents, à 30 %, et les échouements, à 21 %, ont été les types d'accidents le plus couramment signalés en 2001 par les navires commerciaux battant pavillon canadien.

En 2001, 53 accidents sont survenus dans les autres catégories (navires de service, non commerciaux, hauturiers et autres), soit une hausse de 23 % par rapport à 2000 et de 4 % par rapport à la moyenne quinquennale. Les navires de service ont représenté 42 % des accidents signalés, tandis que les embarcations de plaisance en ont représenté environ 33 %.

La figure 4-7 indique le nombre de navires impliqués dans des sinistres maritimes selon le pavillon et la catégorie de bâtiment entre 1996 et 2001.

FIGURE 4-7 : NAVIRES IMPLIQUÉS DANS DES SINISTRES MARITIMES SELON LE PAVILLON ET LE TYPE DE NAVIRE, 1996 – 2001



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

En 2001, les sinistres maritimes impliquant des navires battant pavillon étranger ont poursuivi leur déclin. Soixante-dix-sept sinistres de ce genre sont survenus, soit un recul de 10 % par rapport à 2000 et de 17 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les sinistres répartis dans les différentes catégories de navires battant pavillon étranger sont comparables aux moyennes respectives sur cinq ans. La seule exception a été les vraquiers/vraquiers-pétroliers qui, avec

25 accidents, ont affiché une baisse nette par rapport à la moyenne quinquennale, qui était de 41 sinistres. À nouveau, ce sont ces navires qui ont connu le plus grand nombre de sinistres maritimes impliquant des navires étrangers, soit 33 %, suivis par les navires de charge/porte-conteneurs, à 27 %, et les bateaux de pêche, à 18 %. En 2001, 42 % des accidents impliquant des navires battant pavillon étranger ont été des heurts violents, alors que 22 % ont été des échouements.

En 2001, 59 accidents ont également été signalés à bord des navires, soit une baisse de 23 % par rapport à 2000 et de 9 % par rapport à la moyenne quinquennale. Cette baisse est essentiellement attribuable à la baisse des accidents survenus à bord des bateaux de pêche. Les navires commerciaux ont représenté 49 % des accidents survenus à bord en 2001, et les bateaux de pêche, 39 %.

Il y a eu 24 sinistres maritimes mortels en 2001, contre 21 en moyenne au cours des cinq années précédentes. Ces sinistres ont fait 33 morts, contre 31 en moyenne les cinq années précédentes. Dix-sept de ces morts ont découlé d'accidents de bateaux de pêche et 6 sont survenues à bord de navires battant pavillon étranger. Près du tiers des sinistres mortels ont fait plusieurs morts, et environ la moitié ont été le fait d'accidents survenus à bord des navires.

En 2001, 9 % des sinistres maritimes ont entraîné la perte du navire, ce qui cadre avec la moyenne des cinq années précédentes. À nouveau, l'écrasante majorité des navires perdus étaient de petits navires d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux. En fait, les navires de ce type représentent 95 % de tous les navires perdus. Des navires perdus en 2001, 88 % étaient des bateaux de pêche. Les submersions/naufrages/chavirages et les incendies/explosions ont chacun représenté 43 % des navires perdus. Quatre navires battant pavillon étranger ont été perdus dans les eaux canadiennes.

Les incidents de navigation ont affiché une baisse de 4 % en 2001 par rapport à 2000 pour se chiffrer à 239. Ce taux a toutefois été supérieur de 36 % à la moyenne des cinq années précédentes. De ces incidents, 41 % ont été causés par des problèmes de moteur/gouvernail/hélice. Ce sont les bateaux de pêche qui ont connu le plus grand nombre d'incidents attribuables à ces problèmes, soit 43 au total. Les incidents survenus dans des espaces restreints ont représenté 25 % des incidents, le plus grand nombre ayant été signalés par des embarcations de plaisance, des bateaux de pêche et des traversiers/navires à passagers.

En 2001, 62 personnes ont été blessées dans des sinistres maritimes, soit une baisse de 23 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. De ce nombre, 84 % ont été blessées dans des accidents survenus à bord des navires.

Le tableau 4-10 compare les événements maritimes par type en 2001, de même que la moyenne quinquennale 1996-2000.

TABLEAU 4-10 : ÉVÉNEMENTS MARITIMES, 1996 – 2001

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996-2000*	*2001*
Sinistres maritimes	607	534	490	535	448	523	458
Accidents à bord des navires	58	60	59	69	77	65	59
Morts	25	24	48	29	31	31	33
Navires perdus	60	60	49	45	37	50	40
Incidents	132	155	166	179	250	176	239
Blessures	71	84	80	80	90	81	62

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

APERÇU RÉGIONAL

Pour les besoins des rapports sur les sinistres maritimes, le Bureau de la sécurité des transports divise le Canada en six régions : Ouest, Centre, région Laurentienne, Maritimes, Terre-Neuve et Arctique. Dans le présent rapport, les régions des Maritimes et de Terre-Neuve sont combinées pour refléter plus fidèlement la région de l'Atlantique de Transports Canada. Les accidents des navires canadiens en eaux étrangères sont également inclus dans les rapports statistiques sur les accidents.

En 2001, la région de l'Ouest a enregistré 158 sinistres maritimes, soit une baisse de 14 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes qui est attribuable à la diminution du nombre d'accidents de bateaux de pêche. Treize navires ont été perdus dans la région, soit un tiers du total national. Le nombre d'accidents survenus à bord des navires est passé à 29, contre une moyenne de 19 au cours des cinq années précédentes. Le nombre d'incidents signalés a lui aussi augmenté pour la deuxième année d'affilée, pour passer à 122, soit le double de la moyenne des cinq années précédentes et environ la moitié du total national.

Dans la région du Centre, il y a eu 67 sinistres maritimes en 2001, soit une hausse de 12 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Treize accidents impliquant des navires appartenant à la catégorie des traversiers/navires à passagers sont responsables de cette augmentation. Trois accidents survenus à bord des navires ont été signalés, soit la moitié de la moyenne des cinq années précédentes. Le nombre de tués est passé à 9, contre 2 l'année précédente et seulement 1 en moyenne pour les cinq années précédentes.

Dans la région Laurentienne, les sinistres maritimes signalés sont demeurés stables ou ont même baissé par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Au total, on a signalé dans cette région 59 accidents, dont 9 accidents survenus à bord des navires, 2 morts, 2 navires perdus et 39 incidents.

Les régions des Maritimes et de Terre-Neuve ont également vu baisser le nombre des sinistres maritimes, dont 159 ont été signalés, ce qui représente une diminution de 15 % par rapport à la moyenne quinquennale. Avec 15 accidents signalés à bord des navires, on obtient la moitié du total enregistré en 2000. Le nombre de morts a également reculé à 10, ce qui est

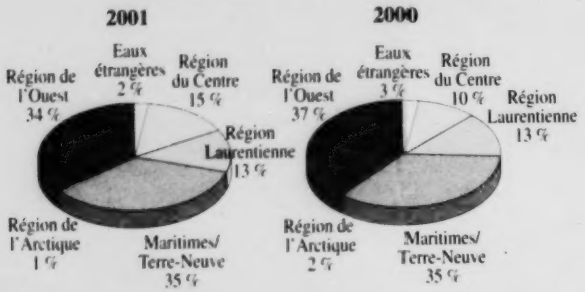
inférieur de 38 % à la moyenne des cinq années précédentes. Les navires perdus, qui se sont chiffrés à 25, sont demeurés stables et ont représenté 63 % du total national. Les incidents maritimes sont également restés constants, à 45.

Dans la région de l'Arctique, 4 sinistres maritimes ont été signalés, soit la moitié de la moyenne des cinq années précédentes. En outre, aucun navire n'a été perdu, il n'y a pas eu de morts ni d'accidents survenus à bord des navires en 2001.

Les navires canadiens ont signalé 11 sinistres maritimes en eaux étrangères, soit une baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 14. Il y a également eu 3 accidents à bord des navires et 6 incidents maritimes, chiffres comparables aux moyennes des cinq années précédentes. Aucun navire n'a été perdu.

La figure 4-8 compare les sinistres maritimes dans les six régions du Bureau de la sécurité des transports en 2000 et 2001.

FIGURE 4-8 : SINISTRES MARITIMES PAR RÉGION DU BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS, 2000 PAR RAPPORT À 2001



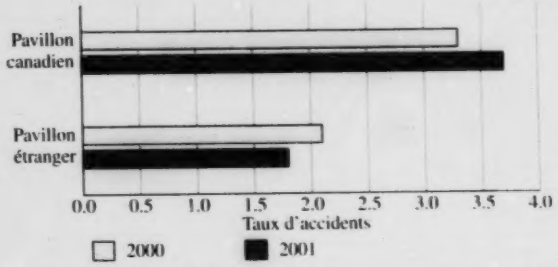
Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

Statistique Canada, la source des données de trafic par navire, a modifié à partir de l'an 2000 sa façon de traiter certains mouvements intérieurs de navires. Suite à cet ajustement, un plus grande nombre de mouvements intérieurs est rapporté rendant difficile la comparaison avec l'information des années antérieures.

En termes du niveau d'activité maritime, le nombre estimatif de voyages par des navires battant pavillon canadien a diminué à 39 040 en 2001, soit 2,6 % de moins qu'en 2000. Cependant le nombre de ces navires impliqués dans des accidents maritimes a augmenté de 7 % en 2001 (144). Par conséquent, le taux projeté d'accidents par millier de voyages a augmenté à 3,7 pour les navires battant pavillon canadien en 2001, comparativement à 3,3 en 2000.

Le nombre estimatif de voyages de navires battant pavillon étranger en 2001 (33 880) montrait une baisse de 1 % par rapport à 2000. De plus, 14 % moins de ces navires ont été impliqués dans des accidents maritimes

FIGURE 4-9 : TAUX D'ACCIDENTS DES NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN ET BATTANT PAVILLON ÉTRANGER, 2000 – 2001



1 Le taux d'accidents est calculé d'après le nombre de navires commerciaux impliqués dans des sinistres maritimes par tranche de 1 000 voyages intérieurs et internationaux effectués à des fins commerciales.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

(61), le tout se traduisant par un taux réduit d'accidents de 1,8 pour ces navires en 2001.

Lorsque l'on cherche à comparer les taux d'accidents des navires battant pavillon canadien avec ceux des navires battant pavillon étranger, il est important de prendre en compte que les navires battant pavillon canadien comprennent aussi les nombreux petits navires qui sillonnent quotidiennement des eaux plus diverses. Les navires battant pavillon étranger sont avant tout de gros navires tels les navires-citernes, les vraquiers, les porte-conteneurs. Ces différences expliquent le taux plus faible d'accidents des navires battant pavillon étranger et l'apparence de leur plus grande sécurité.

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port : le Protocole de Paris auquel ont adhéré, outre le Canada, 18 pays européens, et le Protocole de Tokyo, auquel sont parties 17 pays de la région Asie–Pacifique, ainsi que le Canada. En vertu de ces protocoles, les membres sont tenus d'inspecter un certain pourcentage des navires qui entrent dans leurs ports. Pour ce qui est du Protocole de Paris, les membres doivent atteindre un taux d'inspection de 25 % alors que, pour le Protocole de Tokyo, les membres s'efforcent d'atteindre un taux d'inspection de 75 %.

Aux termes de ces deux protocoles en 2001, les données préliminaires indiquent que 1 197 navires battant 92 pavillons différents ont été inspectés au Canada. On a décelé des avaries dans 53 % des navires inspectés. De ce nombre, 14 % étaient suffisamment graves pour justifier la détention des navires. La plupart des ordres de détention émis par le Canada visaient trois catégories d'infractions : les équipements de sauvetage, les équipements de lutte contre les incendies et les vices structurels. La majorité des navires inspectés (43 %) étaient des vraquiers, dont 11 % ont été détenus. L'âge moyen des navires ainsi détenus était de 16,6 ans.

NAVIGATION DE PLAISANCE

1999 est l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données sur les noyades survenues au Canada dans le contexte de la navigation de plaisance. Cette année-là, 122 noyades ont été enregistrées. Ce chiffre marque une hausse de 2 % par rapport à 1998 et une diminution de 12 % par rapport à la moyenne 1994-1998. Le nombre de noyades dues au canoéisme a diminué à 16 en 1999, soit une baisse de 36 % par rapport à 1998 et de près de 50 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Parmi les noyades survenues en 1999, 34 % sont résultées de chavirages et 20 % d'une chute par-dessus bord. À l'instar des années précédentes, la plupart des noyades signalées en 1999 sont survenues dans le cadre d'activités de pêche (39 %). Les noyades attribuables au motonautisme ont représenté 25 % du total.

L'Ontario a été le théâtre du plus grand nombre de noyades imputables à la navigation de plaisance (34 %), suivi du Québec (22 %) et de la Colombie-Britannique (21 %).

En 1999, les accidents de navigation autres que les noyades ont fait 12 morts, contre 15 en 1998. La moitié de ces morts sont résultées d'une collision/traumatisme et l'autre moitié d'une hypothermie due à une trop longue immersion dans l'eau. Six de ces morts sont survenues en Ontario et 4 au Québec.

Ces données sont tirées du Rapport national sur les noyades de la Croix-Rouge canadienne : Analyse des noyades et autres blessures mortelles liées au sport nautique au Canada en 1999, Rapport de surveillance visuelle : édition de 2001.

TRANSPORT AÉRIEN

Cette section résume les accidents d'aviation signalés mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada de même que les incidents signalés mettant en cause à la fois des aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger et survenus au Canada. Elle ne porte pas sur les événements mettant en cause des aéronefs ultralégers et des aéronefs ultralégers de type évolué.

En 2001, on a dénombré 295 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, soit une baisse de 8 % contre les 319 l'année précédente, et une baisse de 15 % contre les 349 en moyenne entre 1996 et 2000. Le total de 2001 constitue le plus faible nombre annuel d'accidents d'aviation mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada depuis 25 ans.

TABLEAU 4-11 : ACCIDENTS IMPLIQUANT DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA, 1995 – 2000

Type d'aéronefs	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996 - 2000*	*2001*
Accidents							
Aéronefs mis en cause	274	295	316	286	257	286	242
Avions de ligne	4	8	14	6	9	8	5
Avions de navette	12	13	10	13	4	10	8
Taxis aériens	92	110	108	70	45	85	37
Travail aérien	13	10	18	18	19	16	18
Avions privés/ d'affaires/d'État	153	154	166	179	180	166	174
Hélicoptères mis en cause	56	56	57	46	53	54	47
Autres aéronefs[1]	12	10	17	15	12	13	9
Total[2]	**342**	**356**	**386**	**341**	**319**	**349**	**295**
Accidents mortels							
Aéronefs mis en cause	34	29	24	28	26	28	24
Avions de ligne	1	0	0	1	1	1	0
Avions de navette	1	0	1	2	1	1	1
Taxis aériens	11	11	8	5	3	8	5
Travail aérien	0	0	0	1	2	1	1
Avions privés/ d'affaires/d'État	21	18	15	19	19	18	17
Hélicoptères mis en cause	7	8	6	4	11	7	6
Autres aéronefs[1]	3	0	2	4	1	2	3
Total[2]	**44**	**36**	**31**	**34**	**38**	**37**	**33**

1 Ce qui comprend les planeurs, les aérostats et les gyrocoptères.
2 Le nombre d'aéronefs impliqués peut ne pas correspondre au nombre d'accidents, car certains accidents mettent en cause plus d'un aéronef.

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

Le tableau 4-11 illustre le nombre d'accidents et d'accidents mortels impliquant des aéronefs immatriculés au Canada par type d'aéronef entre 1996 et 2001.

Les avions de ligne immatriculés au Canada[1] ont été impliqués dans 5 accidents en 2001, contre 9 l'année d'avant et 8 en moyenne les cinq années précédentes. Aucun de ces cinq accidents n'a fait de morts.

Le taux d'accidents en 2001 a été de 7,6 par tranche de 100 000 heures de vol, soit moins que le taux d'accidents enregistré en 2000 et que la moyenne quinquennale.

Il faut faire preuve de circonspection dans l'interprétation des chiffres sur les taxis aériens car il y a eu une reclassification dans la base de données sur les événements d'aviation (SISA) en 1999. Avant cette année-là, les services d'entraînement en vol étaient classés comme taxis aériens, alors qu'ils appartiennent désormais à la catégorie des avions privés/d'affaires/d'État.

Toutes les catégories, à part les avions de transport régional[2], ont enregistré une baisse du nombre d'accidents d'aviation par rapport à l'année d'avant. En outre, à l'exception des aéronefs privés/d'affaires/d'État, toutes les catégories ont affiché une baisse par rapport à la moyenne quinquennale.

1 Les avions de ligne sont des aéronefs exploités par un transporteur aérien canadien dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien comportant des opérations de tourisme, dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8 618 kg (19 000 lb). Ce sont également des appareils à l'égard desquels un certificat de type canadien a été délivré qui autorise le transport d'au moins 20 passagers.

2 Les avions de transport régional ou les gros avions de navette sont des appareils exploités par un transporteur canadien dans le cadre d'un service de transport aérien ou de travail aérien comportant des opérations de tourisme. Il peut s'agir : d'avions multimoteurs dont la masse maximale au décollage est égale ou inférieure à 8 618 kg (19 000 lb) et pouvant accueillir entre 10 et 19 passagers, en plus des pilotes; de turbopropulseurs d'une masse maximale sans carburant égale ou inférieure à 22 680 kg (50 000 lb) à l'égard desquels un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers.

En 2001, les avions privés/d'affaires/d'État ont représenté 58 % du nombre total d'accidents. Le nombre d'accidents mettant en cause ces aéronefs a néanmoins régulièrement baissé depuis 10 ans, même si l'on tient compte de la légère hausse du nombre d'accidents survenus depuis quelques années. En moyenne, les accidents mettant en cause ces types d'appareils constituent près de la moitié de l'ensemble des accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada. Ces appareils ont été impliqués dans 17 accidents mortels qui ont fait 31 morts, soit plus de la moitié de tous les accidents mortels survenus en 2001.

En outre, on a dénombré 8 accidents impliquant des avions de transport régional ou de gros avions de navette en 2001, soit une augmentation par rapport aux 4 accidents enregistrés l'année d'avant et en baisse par rapport à la moyenne de 10 enregistrée les cinq années précédentes. Il y a eu également un accident mortel mettant en cause un aéronef de navette immatriculé au Canada, qui a fait 2 morts.

La plupart des accidents d'aviation commerciale mettent en cause des taxis aériens, qui ont représenté 13 % du nombre total d'accidents en 2001. Cette même année, il y a eu 37 accidents mettant en cause ces types d'aéronefs, contre 45 en 2000. Cinq accidents mortels ont été signalés en 2001 dans le cadre de vols assurés par des taxis aériens, qui ont fait 12 morts. Un accident mortel est survenu dans le cadre d'un travail aérien, qui a entraîné la mort de 2 personnes.

À l'exception de la région des Prairies et du Nord, toutes les autres ont vu baisser le nombre d'accidents en 2001 par rapport à 2000. La baisse la plus importante est survenue dans la région de l'Atlantique, qui a retrouvé pratiquement les niveaux de l'année d'avant avec, au total, 18 accidents, contre 29 en 2000. Les régions de l'Ontario, du Pacifique et du Québec ont elles aussi affiché des baisses en 2001, oscillant entre 13 % et 15 %. Le nombre d'accidents dans la région des Prairies et du Nord a en revanche augmenté de 16 %, passant de 86 à 100, mais il est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale de 115.

Le tableau 4-12 résume les accidents d'aviation par région depuis six ans, tandis que le tableau 4-13 indique le nombre correspondant de personnes tuées dans des accidents d'aviation par région.

TABLEAU 4-12 : ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1996 – 2001

Région de Transports Canada	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996 - 2000*	*2001*
Accidents							
Atlantique	18	20	20	16	29	21	18
Québec	39	60	41	46	55	48	48
Ontario	72	84	105	106	73	88	63
Prairies et Nord	122	108	133	124	86	115	100
Pacifique	83	72	70	40	68	67	58
Extérieur du Canada	8	12	17	9	8	11	8
Total	**342**	**356**	**386**	**341**	**319**	**349**	**295**

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports.

TABLEAU 4-13 : PERSONNES TUÉES DANS DES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA PAR RÉGION, 1996 – 2001

Région de Transports Canada	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*Moyenne 1996 - 2000*	*2001*
Personnes tuées							
Atlantique	6	2	5	1	7	4	3
Québec	12	18	27	9	8	15	13
Ontario	12	8	9	14	5	10	8
Prairies et Nord	13	17	20	17	15	16	19
Pacifique	20	22	12	24	19	19	17
Extérieur du Canada	8	10	12	0	11	8	1
Total	**71**	**77**	**85**	**65**	**65**	**73**	**61**

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

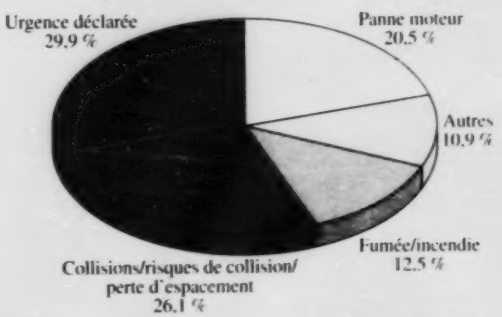
Les victimes d'accidents d'aviation ont légèrement reculé de 65 en 2000 à 61 en 2001, et ont été nettement moins nombreuses qu'au cours de la période 1996-2000, où la moyenne s'était établie à 73. Dans la région des Prairies et du Nord, le nombre de personnes tuées est passé à 19, soit le nombre le plus élevé de personnes tuées de toutes les régions. Les victimes d'accidents d'aviation dans la région du Québec sont elles aussi plus nombreuses en 2001, puisqu'elles se sont chiffrées à 13, contre 8 en 2000. Les victimes d'accidents d'aviation ont augmenté dans la région de l'Ontario également, mais elles ont baissé dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique. Les 61 personnes tuées en 2001 ont été le fait de 33 accidents.

En 2001, il y a eu 37 blessés graves dans des accidents d'aviation, ce qui est inférieur au total de 53 enregistré en 2000 et à la moyenne quinquennale de 50.

Il y a eu 853 incidents d'aviation à signaler en 2001, soit une hausse de 18 % par rapport à 2000 et une augmentation par rapport à la moyenne de 717 enregistrée entre 1996 et 2000. Cette augmentation est sans doute attribuable à la hausse du nombre d'incidents de fumée/incendie, qui a été supérieur de 27 % par rapport à 2000, et au nombre de collisions/risques de collision/perte d'espacement, en hausse de 32 % par rapport à 2000. Les cas d'urgence signalés ont continué de représenter la plus grosse part des incidents signalés, soit 30 %.

La figure 4-10 illustre les incidents à signaler pour tous les aéronefs en 2001.

FIGURE 4-10 : INCIDENTS À SIGNALER DE TOUS LES AÉRONEFS, 2001



Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports

En décembre 1999, Transports Canada a terminé un nouveau cadre de sécurité de l'aviation civile intitulé *Vol 2005*. Le cadre donne un aperçu des priorités en matière de sécurité aérienne pour les cinq prochaines années. *Vol 2005* mise sur l'excellente cote de sécurité aérienne au Canada pour élever l'industrie aérienne canadienne à un nouveau niveau de sécurité. Les objectifs visés sont de réduire le nombre d'accidents et d'accroître la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport aérien, d'ici 2005.

Un document intitulé *Mise en œuvre – Vol 2005* fournit un survol sommaire des initiatives en cours. Un rapport d'étape donnant l'état d'avancement de ces initiatives est accessible sur le site Web de l'Aviation civile de Transports Canada (www.tc.gc.ca/aviation/2005/Imptoc_f.htm).

Un des secteurs les plus importants devant être traité est la mise en œuvre d'un concept de systèmes de gestion de la sécurité au sein des compagnies aéronautiques. La mise en œuvre de tels systèmes signifie l'instauration d'un cadre formel pour intégrer la sécurité aux activités journalières et ainsi transmettre une culture de la sécurité. Cela va garantir que les gestionnaires consacreront le temps et les ressources nécessaires à la sécurité. Une campagne d'éducation sur le système de gestion de la sécurité en est présentement à sa seconde phase et des séances d'information auprès de l'industrie et des intervenants se poursuivent.

Conformément à l'approche des systèmes de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques, l'Aviation civile cherche à instaurer un cadre formel au sein de son propre système de gestion. Le cadre du système intégré de gestion examine l'organisation du travail relativement à l'orientation stratégique de l'Aviation civile en mettant l'accent sur la gestion des processus clés pour maximiser l'utilisation des ressources.

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Le tableau 4-14 compare le taux d'accidents d'aviation mortels impliquant des avions de ligne/avions de navette et des avions privés/d'affaires/d'État au Canada et aux États-Unis entre 1995 et 2000.

Étant donné que chaque pays classe et enregistre différemment ses données sur les accidents d'aviation (en raison de différences fondamentales dans le réseau aérien intérieur et les infrastructures de chaque pays), il est difficile de comparer les données sur les accidents survenus au Canada et aux États-Unis. Les deux pays sont néanmoins membres de groupes d'experts et de groupes de travail internationaux qui ont pour mandat d'établir une taxonomie commune et d'uniformiser les méthodes de collecte de données touchant la sécurité aérienne.

TABLEAU 4-14 : ACCIDENTS AÉRIENS MORTELS METTANT EN CAUSE DES AVIONS DE LIGNE ET DES APPAREILS DE NAVETTE, CANADA ET ÉTATS-UNIS, 1995 – 2000

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*Moyenne 1995-1999*	*2000*
Accidents	26	16	21	24	19	21	13
Canada							
Avions de ligne/navette							
Accidents	26	16	21	24	19	21	13
Accidents mortels	3	2	0	1	3	2	2
Accidents mortels (%)	11.5	12.5	0	4.2	15.8	8.5	15.4
Avions privés/d'affaires/d'État							
Accidents	155	153	154	166	179	161	180
Accidents mortels	21	21	18	15	19	19	19
Accidents mortels (%)	13.5	13.7	11.7	9.0	10.6	11.6	10.6
États-Unis							
Avions de ligne/navette[1]							
Accidents	48	48	65	58	65	57	66
Accidents mortels	5	6	9	1	7	6	4
Accidents mortels (%)	10.4	12.5	13.8	1.7	10.8	9.9	6.1
Avions privés/d'affaires/d'État[2]							
Accidents	2 053	1 909	1 851	1 909	1 913	1 927	1 835
Accidents mortels	412	360	352	368	342	367	341
Accidents mortels (%)	20.1	18.9	19.0	19.3	17.9	19.0	18.6

1 Vols commerciaux réguliers et non réguliers avec au moins 10 sièges et vols réguliers avec moins de 10 sièges.
2 Désignés sous l'appellation d'aviation générale aux États-Unis (c.-à-d. aviation civile, à l'exclusion des vols commerciaux).

Source : Transports Canada, à partir de données du Bureau de la sécurité des transports du Canada et National Transportation Safety Board des États-Unis

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Chaque année, plus de 27 millions d'envois de marchandises dangereuses sont effectués au Canada. La plupart portent sur des marchandises qui exercent une influence directe et améliorent le mode de vie auquel les Canadiens se sont habitués et qu'ils apprécient. Et tous ces envois contiennent des substances qui peuvent faire planer une menace sur la sécurité publique en cas de déversement accidentel. Le programme relatif au transport des marchandises dangereuses (TMD) a pour objet de rehausser la sécurité publique en s'assurant que les marchandises dangereuses sont acheminées avec le maximum de sécurité.

En 2001, on a dénombré 464 accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Les accidents qui surviennent dans le transport des marchandises dangereuses sont « à signaler » s'ils sont suffisamment graves pour exiger la présentation d'un rapport, selon les critères qui figurent dans le Règlement sur le TMD. Les accidents de TMD surviennent pendant le transport des marchandises dangereuses, ou soit pendant leur manutention et leur entreposage avant et après leur déchargement. Très peu cependant sont provoqués par les marchandises dangereuses proprement dites. En 2001, il y a eu un seul accident à signaler provoqué directement par des marchandises dangereuses. Cet accident n'a fait ni morts ni blessés.

Le tableau 4-15 compare les accidents à signaler qui impliquent le transport de marchandises dangereuses par

TABLEAU 4-15 : ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR MODE ET PHASE DE TRANSPORT, 1996 – 2001

	Au cours du transport					
Année	*Transport routier*	*Transport ferroviaire*	*Transport aérien*	*Transport maritime*[1]	*En cours de manutention*	*Total*
1996	239	35	9	1	237	521
1997	166	16	6	1	194	383
1998	178	11	4	0	239	432
1999	185	17	3	0	274	479
2000[2]	234	18	4	3	216	475
Moyenne 1996-2000	200	19	5	1	232	458
2001[3]	182	16	7	3	251	464

1 Le programme TMD ne vise pas les marchandises dangereuses transportées en vrac à bord de navires ou par pipeline.
2 Chiffres révisés.
3 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2001 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

mode et par phase de transport entre 1996 et 2001. Parmi les accidents « en cours de transport », il y a ceux qui sont survenus en cours de transport proprement dit, alors que les accidents « en cours de manutention » sont ceux qui sont survenus dans les installations où les marchandises étaient préparées avant d'être transportées ou entreposées en cours de transport. Entre 1992 et 2001, un plus grand nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses sont survenus à l'étape de la manutention (52 %) qu'en cours de transport (48 %).

Le tableau 4-16 résume les morts et les blessés résultant d'accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Il fait état également des blessures selon le niveau de gravité. Les blessures mineures désignent celles qui nécessitent des premiers soins, les blessures modérées nécessitent des soins d'urgence à l'hôpital et les blessures graves nécessitent une hospitalisation de plus de 24 heures. Transports Canada a atteint sa cible de 0 mort attribuable au transport des marchandises dangereuses en 2001. Le nombre de blessés résultant du transport des marchandises dangereuses, soit 43, a légèrement augmenté par rapport à 2000, mais n'a guère varié par rapport à la moyenne de 44 enregistrée les cinq années précédentes.

TABLEAU 4-16 : MORTS ET BLESSÉS CAUSÉS PAR DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1996 – 2001

	Morts attribuables à des marchandises	*Blessures attribuables à des marchandises dangereuses*			
Année	*dangereuses*	*Graves*	*Modérées*	*Mineures*	*Totales*
1996	1	2	10	16	28
1997	3	15	39	6	60
1998	2	1	36	12	49
1999[1]	2	11	16	12	39
2000[2]	2	5	22	12	42
Moyenne 1996-2000	2	7	25	12	44
2001[3]	0	8	20	15	43

1 Trente et un employés ont été exposés à un rejet de disulfure de carbone à Ottawa (Ontario).
2 Chiffres révisés.
3 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2001 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

Le tableau 4-17 indique le nombre total de personnes tuées et blessées dans des accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses. Dans la plupart des cas, les morts et les blessés sont attribuables à l'accident proprement dit (p. ex. une collision) et non aux marchandises.

TABLEAU 4-17 : NOMBRE TOTAL DE MORTS ET DE BLESSÉS DANS DES ACCIDENTS À SIGNALER METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, 1996 – 2001

	Morts attribuables à des marchandises	*Blessures attribuables à des marchandises dangereuses*			
Année	*dangereuses*	*Graves*	*Modérées*	*Mineures*	*Totaux*
1996	9	16	37	23	76
1997	15	50	73	11	134[1]
1998	13	38	56	15	109
1999	28[2]	84[2]	143[3]	19	246
2000[4]	20	53	50	19	122
Moyenne 1996-2000	17	48	72	17	137
2001[5]	24	37	34	23	94

1 Vingt-sept passagers ont été blessés dans une collision entre un autobus et un camion à Fox Creek (Alberta).
2 Sept personnes ont été tuées et 45 autres blessées dans un carambolage impliquant un grand nombre de véhicules à Windsor (Ontario).
3 Quatre-vingt-dix-huit voyageurs ont été blessés dans une collision ferroviaire avec trois wagons-trémies à Thamesford (Ontario).
4 Chiffres révisés.
5 Une fraction des données sur les accidents survenus en 2001 repose sur des estimations.

Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS ET LES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE 2001

Le 11 septembre 2001, les attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis ont démontré les graves conséquences que les événements liés à la sûreté peuvent avoir sur la circulation aérienne, terrestre et maritime. Elles ont révélé dans quelle mesure la sûreté des transports est fondamentale non seulement pour la sécurité personnelle des Canadiens, mais également pour la prospérité du pays. Ces événements ont également radicalement changé notre façon de percevoir la sûreté des transports et de l'assurer pour tous les modes de transport.

Quantité de secteurs de l'industrie des transports ont été touchés par les événements du 11 septembre. Les avions ont été immobilisés au sol pendant plusieurs jours, et un resserrement des dispositions de sûreté a eu lieu aux aéroports lorsque le trafic aérien a repris. Les craintes du public à l'égard d'autres menaces n'ont fait qu'accentuer le ralentissement du transport aérien international qui avait commencé dès les premiers signes d'un fléchissement de l'activité économique dans les pays industrialisés. Enfin, il y a eu d'importants retards aux principaux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ce qui a grandement entravé la circulation des camions à la frontière.

MESURES PRISES APRÈS LES ATTENTATS TERRORISTES DU 11 SEPTEMBRE 2001 – TRANSPORT AÉRIEN

11 septembre :	immobilisation au sol de tous les avions, accueil des vols détournés et renforcement des précautions liées à la sûreté, notamment contrôle très strict de l'accès aux zones réglementées et présence policière accrue.
12 septembre :	reprise des vols intérieurs moyennant de nouvelles dispositions de sûreté concernant les aéronefs, les équipages et les passagers (p. ex. photo d'identité), et fouilles et appariement des bagages.
13 septembre :	reprise des vols internationaux détournés, des vols intérieurs réguliers et des vols à destination des États-Unis moyennant un renforcement des dispositions de sûreté, notamment la fouille des bagages de cabine.
14 septembre :	reprise des vols internationaux et des vols tout-cargo moyennant un renforcement des dispositions de sûreté concernant les équipages et les employés de service, les aires de départ, le fret et l'accès aux zones réglementées des aéroports.
17 au 25 septembre :	mise en place de précautions additionnelles de sûreté (p. ex. verrouillage de la porte du poste de pilotage pendant toute la durée du vol et interdiction de transporter certains objets à bord des avions).
22 septembre :	le gouvernement du Canada offre aux exploitants de services aériens essentiels au Canada une indemnité de responsabilité civile en cas de guerre et d'acte terroriste afin de ne pas interrompre les services aériens en dépit de la décision des assureurs internationaux de ne plus offrir la même couverture d'assurance-responsabilité contre les risques de guerre.
1er octobre :	regroupement de toutes les dispositions de sûreté accrue et nouvelles précautions ayant trait au fret aérien, aux bagages enregistrés, aux contrôles d'accès aux zones stériles et aux aéronefs.
2 octobre :	le gouvernement fédéral annonce un programme de 160 millions $ pour dédommager les transporteurs aériens et les exploitants de services aériens spécialisés canadiens des pertes nettes qu'ils ont essuyées à cause de la fermeture de l'espace aérien canadien entre le 11 et le 16 septembre 2001.

Transports Canada est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques, des programmes et des règlements sur la sûreté des transports, de les réévaluer et de les rajuster en fonction des changements politiques, économiques et technologiques, et de les harmoniser pour refléter l'évolution de la situation dans le monde. Transports Canada veille également à faire connaître les règlements et les normes techniques qui s'y rattachent, et à les faire respecter. De plus, le Ministère élabore et met à l'essai des plans de préparatifs d'urgence afin d'être mieux en mesure de fournir des services et des ressources de transport dans les cas d'urgence. Ce faisant, Transports Canada collabore de près avec les organisations internationales, les principaux partenaires commerciaux du Canada, divers intervenants de l'industrie ainsi que les provinces, les territoires et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral investis de responsabilités dans le domaine de la sûreté et des préparatifs d'urgence.

Transports Canada joue un rôle clé dans la sûreté de l'aviation civile. En effet, le Ministère établit les normes relatives à la formation et au rendement des employés affectés aux contrôles de sûreté. Le Ministère se livre également à des vérifications et à des inspections régulières des transporteurs aériens, des aéroports et des agents de contrôle pour assurer le respect uniforme des normes de sûreté de Transports Canada et maintenir ou améliorer le rendement des agents de contrôle des transporteurs aériens et des aéroports. Transports Canada respecte ou dépasse même les pratiques et les normes préconisées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et mène de nombreuses consultations avec les intervenants de l'industrie et divers organismes intéressés. Avant les événements du 11 septembre, deux nouvelles initiatives importantes étaient en cours pour renforcer la sûreté aérienne : la conception d'un cadre de réglementation visant le déploiement de nouveaux systèmes de détection d'explosifs à compter de 2003, et un système automatisé d'identification dactyloscopique pour les autorisations de sécurité des employés aéroportuaires qui ont accès aux zones à accès restreint.

ACTIONS PRISES IMMÉDIATEMENT APRÈS LES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE 2001

Dans l'heure qui a suivi les événements du 11 septembre, Transports Canada a travaillé étroitement avec NAV Canada en collaboration avec le Ministère de la Défense nationale, le poste de commande nord-américain pour la défense de l'espace aérien, et la US Federal Aviation Administration (FAA) et les administrations aéroportuaires du pays pour fermer l'espace aérien du Canada à la circulation aérienne, afin d'éliminer les risques d'autres attaques terroristes. Tous les vols commerciaux et privés ont été touchés, y compris les vols transportant des passagers, du courrier et du fret. Les seules exceptions ont été les vols policiers, militaires et humanitaires. Toutes les voies aériennes à destination de la zone continentale des États-Unis ont été fermées et, pour aider ce pays à faire face à la crise, tous les vols

TABLEAU 4-18 : AVIONS DÉTOURNÉS LE 11 SEPTEMBRE 2001

Détournés comme suit	*Avions*
Canada atlantique	126
Québec	23
Ontario	18
Prairies et Territoires	24
Colombie-Britannique	33
Total	**224**

Note : Près de 500 avions volaient à destination d'aéroports nord-américains au moment des attaques terroristes qui ont eu lieu le 11 septembre. La moitié ont fait demi-tour et l'autre moitié ont été détournés comme suit.

Source : NAV Canada et Transports Canada

destinés à l'espace aérien américain ont été détournés vers des aéroports canadiens. Plus d'une douzaine d'aéroports canadiens ont accueilli 224 vols détournés et plus de 33 000 passagers ont été reçus grâce aux efforts de coordination des employés des aéroports, des compagnies aériennes et de Transports Canada, sans oublier l'aide et la générosité des habitants locaux et de divers groupes communautaires. Beaucoup d'aéroports ont dû accueillir un grand nombre d'avions gros-porteurs et leurs passagers, qui ont tous atterri dans un laps de temps extrêmement court. C'est ainsi que Gander (Terre-Neuve), qui compte à peine 10 000 habitants, a dû recevoir 6 595 passagers débarqués de 38 vols.

Immédiatement après le 11 septembre, un nombre appréciable d'approches pour accroître la sûreté ont été élaborées et prises au Canada, certaines avant même que les avions ne se remettent à voler. Ces approches ont été conçues de concert avec les autorités américaines (principalement la Federal Aviation Administration) et avec d'autres ministères et organismes du gouvernement et les principaux intervenants.

Les ramifications des événements du 11 septembre ont persisté bien au-delà des semaines qui ont immédiatement suivi les événements et en dehors du continent nord-américain. Les délégués de 187 États membres qui ont assisté à l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal le 25 septembre 2001 ont longuement traité de la question de la sûreté aérienne et ont reconnu le besoin urgent de la renforcer. En 2002, on s'attend à ce que l'OACI donne son aval à un plan d'action visant à renforcer la sûreté aérienne et confirme la responsabilité de tous les États membres, y compris le Canada, dans le cadre d'un sommet ministériel.

RAMIFICATIONS MODALES DES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE

Après le 11 septembre, on a invoqué la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (1994) pour adopter un certain nombre de mesures de sûreté supplémentaires. Imposées par les instances canadiennes et américaines, ces restrictions garantissent que les bâtiments des deux pays ne feront l'objet que d'interruptions marginales, tandis que les navires battant pavillon étranger subiront des inspections plus approfondies. Dans le cadre de cet effort, les autorités ont majoré de 24 à 96 heures le délai de préavis que doivent donner les navires qui entrent dans les eaux canadiennes. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a elle aussi renforcé ses dispositions de sûreté, en procédant notamment à une évaluation des risques des bâtiments battant pavillon étranger et en exigeant des données supplémentaires avant l'arrivée de certains navires.

Les administrations portuaires ont accru leurs dispositifs de sûreté. Les paquebots de croisière et les installations portuaires connexes ont aussi renforcé leur vigilance en matière de sûreté. En tant que ministère responsable de la gestion de la sûreté du transport maritime, Transports Canada collabore avec d'autres organismes, à l'échelle nationale et internationale (notamment avec un groupe de travail interministériel), à l'évaluation des risques et au recensement des mesures dont l'objectif est de protéger les ports canadiens et d'autres infrastructures maritimes essentielles.

Des précautions accrues de sûreté ont également été appliquées aux véhicules et aux camions à la frontière, et c'est là qu'on a assisté aux plus longs retards. Les échanges commerciaux qui, dans les deux sens, se chiffrent à près de 2 milliards $ par jour, dépendent du franchissement rapide des postes frontaliers et de la livraison des marchandises en temps voulu.

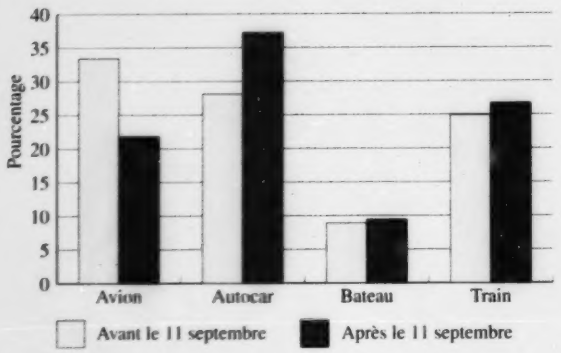
Pour ce qui est des transports terrestres, les véhicules franchissant la frontière entre le Canada et les États-Unis ont fait l'objet d'une fouille en règle par les douaniers américains immédiatement après le 11 septembre. Une Équipe nationale de sûreté routière (ESR), formée de représentants de Transports Canada, d'autres organismes fédéraux investis de responsabilités en matière de sûreté et de représentants des provinces et des territoires, a été mise sur pied pour traiter des questions de sûreté ayant trait aux infrastructures, aux conducteurs et aux véhicules. Au nombre des initiatives prises par l'ESR, mentionnons l'établissement de relations avec les exploitants de ponts et de tunnels; la coordination de la participation du fédéral relativement aux retards aux postes frontaliers; l'examen, avec la collaboration de ses homologues américains, des questions de sûreté et l'élaboration d'une stratégie visant à resserrer les contrôles de sûreté visant les permis de conduire (qui devrait être prête au début de 2002).

Les inspecteurs fédéraux et provinciaux du transport des marchandises dangereuses (TMD) ont visité toutes les installations qui expédient et transportent des marchandises dangereuses (comme du chlore ou du propane) et ont organisé des séances de sensibilisation aux mesures de sûreté. Les inspecteurs provinciaux du TMD ont aussi vérifié les permis de conduire des conducteurs commerciaux et les certificats régissant les marchandises dangereuses dans le cadre d'inspections sur les routes. La Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis, de concert avec Transports Canada et certains fonctionnaires provinciaux désignés, a organisé des séminaires dans les principales villes du Canada à l'intention des transporteurs qui acheminent des marchandises dangereuses destinées aux États-Unis. L'objectif était de sensibiliser les conducteurs aux questions résultant des événements récents, de discuter des éventuelles menaces (comme le bioterrorisme, les substances dangereuses) et de proposer des recommandations. Les événements du 11 septembre ont accentué le besoin d'un resserrement de la collaboration entre le Canada et les États-Unis et ont accéléré l'analyse de plans et de projets pilotes visant l'application de nouvelles technologies aux programmes d'autorisation de sécurité aux postes frontaliers.

ACTIONS VISANT À RENFORCER LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS ET À RÉTABLIR LA CONFIANCE DU PUBLIC

Comme en témoigne clairement une comparaison des résultats de sondages d'opinion publique réalisés après le 11 septembre, la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du transport aérien a été sérieusement ébranlée, et les attitudes du public à l'égard des voyages et de la sûreté en général ont radicalement changé. Les sondages révèlent également un déplacement des préférences du public pour les transports terrestres (automobile et train) plutôt que pour le transport aérien, et pour les vols intérieurs par opposition aux vols internationaux. La figure 4-11 illustre les attitudes et la confiance du public à l'égard des différents moyens de transport avant et après le 11 septembre 2001. (Plus d'information sur cette enquête est disponible sur le site Web suivant : www.legermarketing. com/francais/set.html. Suivre le lien via tendances, presse canadienne et via Les Canadiens et la peur en avion, 1 octobre 2001. D'autres résultats d'enquête liés aux événements du 11 septembre peuvent être trouvés sur les sites Web suivants : www.angusreid.com et www. ekos.ca/main.asp).

FIGURE 4-11 : CONFIANCE DU PUBLIC À L'ÉGARD DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT AVANT ET APRÈS LE 11 SEPTEMBRE 2001



Source : Leger Marketing, 25 septembre 2001

Dans la foulée des événements du 11 septembre et compte tenu de la persistance de l'incertitude du public et des investisseurs, le gouvernement du Canada a pris des actions décisives pour renforcer la sûreté aérienne de même que la sûreté et l'efficacité des postes frontaliers du Canada. C'est ainsi que le gouvernement a annoncé un plan antiterrorisme en octobre 2001 et des actions plus concrètes dans le budget fédéral déposé à la Chambre des communes le 10 décembre 2001. Pour couvrir la majoration de 2,2 milliards $ des coûts de sûreté aérienne, le gouvernement a annoncé que l'acheteur d'un billet d'avion devrait payer des frais spéciaux à compter du 1er avril 2002. Pour ce qui est du transport terrestre, le 12 décembre 2001, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration sur la frontière intelligente, qui doit servir de cadre aux dispositions visant à assurer le débit sans danger des personnes, des biens et des infrastructures, ainsi que l'échange de données sur l'application de la loi.

Pour des renseignements plus précis sur ce que fait le gouvernement du Canada pour améliorer la sécurité des Canadiens et la sûreté du réseau de transport canadien, nous vous renvoyons à l'adresse http://www.tc.gc.ca/mediaroom/terrorism/menu.htm. Ce site propose également des liens avec le site Web du budget fédéral 2001 et d'autres sites consacrés à la lutte contre le terrorisme.

ÉLÉMENTS CLÉS DES MESURES DE SÛRETÉ ANNONCÉES VISANT L'AVIATION ET LA FRONTIÈRE

- Investissement initial de 55,7 millions $ pour l'achat de systèmes de détection d'explosifs de pointe qui seront déployés dans certains aéroports canadiens prioritaires. Déblocage de plus de 1 milliard $ au cours des cinq prochaines années pour l'achat et l'installation de nouveaux systèmes de détection d'explosifs couvrant 99 % du trafic total des passagers aériens au Canada.
- Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nouvelle société d'État relevant du ministre des Transports, chargée d'un certain nombre de services clés de sûreté aérienne, comme les contrôles de préembarquement, l'agrément des agents de contrôle et des entrepreneurs, l'installation et l'entretien de l'équipement de détection d'explosifs et la présence policière dans le secteur de l'aviation.
- Adoption de la *Loi sur la sécurité publique*, qui touche 20 lois du Parlement, dont la *Loi sur l'aéronautique* en vue de clarifier et de renforcer les pouvoirs existants en matière de sûreté aérienne afin de décourager les passagers turbulents et de fournir des renseignements essentiels sur certains passagers à bord de vols lorsqu'on en a besoin pour des motifs de sûreté. Les nouveaux règlements et les nouvelles normes sur l'aviation traiteront également des zones à accès réglementé dans les aéroports, du contrôle des gens qui pénètrent dans les secteurs à accès réglementé et des prescriptions de sûreté pour la conception ou la construction des aéronefs, des aéroports et d'autres installations aéronautiques.
- Financement du renforcement des fonctions de sûreté de Transports Canada, notamment pour recruter des inspecteurs supplémentaires afin de renforcer la surveillance de la sûreté aérienne.
- Financement pour les compagnies aériennes pour qu'elles améliorent les contrôles de préembarquement et qu'elles modifient la porte donnant accès au poste de pilotage dans les avions existants; octroi de fonds aux aéroports pour améliorer immédiatement les méthodes de contrôle aux aéroports et renforcer la présence policière et la sûreté dans les aéroports; financement immédiat d'un programme visant à mettre des policiers armés à bord des aéronefs.
- Financement du renforcement de la sûreté du transport maritime afin de multiplier les mesures visant à protéger les ports et autres infrastructures essentielles contre les attaques terroristes.
- Déblocage de 1,2 milliard $ pour les activités aux postes frontaliers, notamment de 646 millions $ pour renforcer la sûreté à la frontière et faciliter le mouvement des marchandises et des gens, et de 600 millions $ pour améliorer les infrastructures comme les routes, les centres d'inspection des véhicules commerciaux et les systèmes de transport intelligents ainsi que les technologies d'échange d'information, pour appuyer les principaux postes frontaliers.

LES TRANSPORTS, L'ÉNERGIE ET L'ENVIRONNEMENT

5

Plus du tiers de la consommation énergétique totale du Canada provient des activités de transport. L'augmentation de la population et la croissance économique entraînent une hausse de la demande de transport.

Les préoccupations de la société pour l'environnement sont plus vives que jamais. Les transports, tout comme les autres secteurs de l'économie, sont de plus en plus évalués en termes d'attentes environnementales accrues. Le secteur des transports contribue pour beaucoup aux émissions de gaz à effet de serre. Sa dépendance à l'égard de l'énergie dérivée des combustibles fossiles en fait un très gros consommateur d'énergie au sein de l'économie.

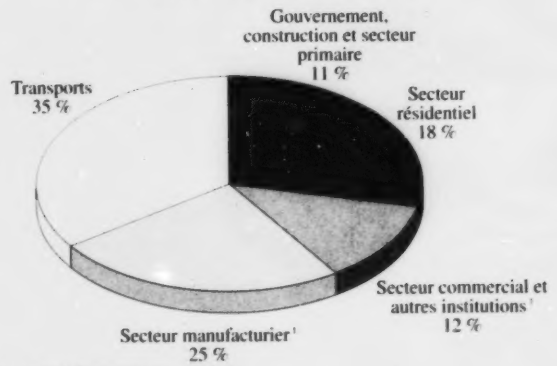
ÉNERGIE

Consommation d'énergie

En 2000, la consommation totale d'énergie au Canada s'est chiffrée à 7 178 pétajoules. Le secteur des transports représente 34 % de ce total. Il est d'ailleurs le plus gros consommateur d'énergie au Canada.

La figure 5-1 illustre la consommation d'énergie dans les différents secteurs de l'économie canadienne en 2000.

FIGURE 5-1 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 2000

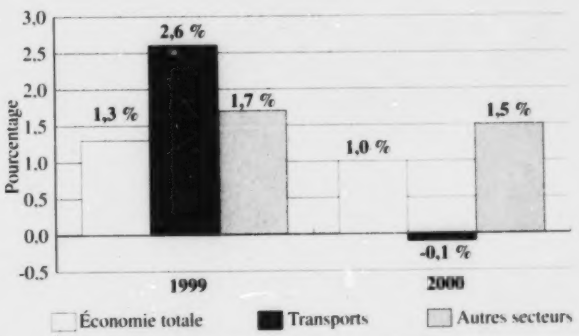


1 Activités de transport non comprises.

Source : Transports Canada, Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

En raison des fortes hausses de prix en 2000, la croissance de la consommation d'énergie a ralenti pour s'établir à seulement 1 %, comparativement à 1,3 % en 1999. En 2000, elle a diminué de 0,1 % dans le secteur des transports après une augmentation de 2,6 % en 1999. La figure 5-2 compare la croissance de la consommation d'énergie du secteur des transports à celle des autres secteurs confondus et de l'économie générale, en 1999 et 2000.

FIGURE 5-2 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR SECTEUR, 1999 ET 2000

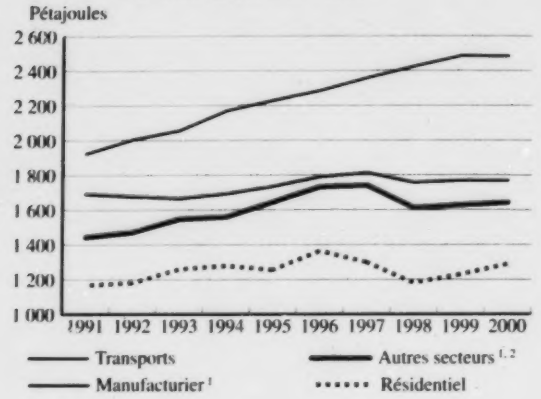


Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

Comme l'illustre la figure 5-3, la consommation d'énergie de tous les secteurs de l'économie, à l'exception des transports, a connu quelques fluctuations au cours des années 1990. Celle du secteur des transports a connu une croissance constante, de 1990 à 1999, avant de diminuer légèrement en 2000.

Le transport routier est le plus gros consommateur d'énergie du secteur des transports, avec 74 % de la consommation totale. Suivent les pipelines et l'aviation avec 9 % chacun, le transport maritime avec 5 % et le transport ferroviaire avec 3 %. La figure 5-4 compare la consommation d'énergie pour chaque mode de transport en 2000.

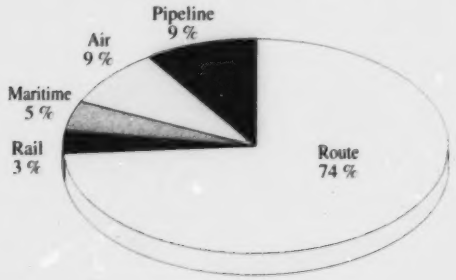
FIGURE 5-3 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR SECTEUR ÉCONOMIQUE, 1991 – 2000



1 Activités de transport non comprises.
2 Englobe les secteurs suivants : agriculture, mines, foresterie, construction, administrations publiques et activités commerciales.

Source : Transports Canada, Bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

FIGURE 5-4 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 2000

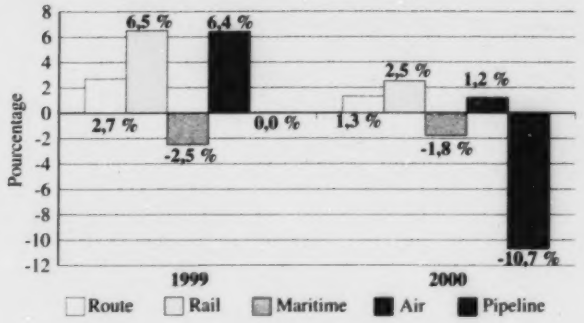


Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

Comme la figure 5-5 l'illustre, la baisse de la consommation d'énergie dans le secteur des transports en 2000 est en grande partie attribuable à une baisse de 11 % du secteur des pipelines. La consommation de gaz naturel de ce secteur est passée de 245 pétajoules en 1999 à 219 pétajoules en 2000. La consommation de carburant dans le secteur maritime (y compris les services touchant les pêches), qui avait déjà connu une baisse de 2,5 % en 1999, a encore chuté de 1,8 % en 2000. Tous les autres modes ont augmenté leur consommation d'énergie en 2000, mais à un rythme plus lent qu'en 1999.

Le taux de croissance annuel de la consommation d'énergie dans le secteur routier (y compris le transport urbain) a chuté de 2,7 % en 1999 à 1,3 % en 2000. De la même façon, le taux de croissance annuel de la consommation d'énergie dans le secteur ferroviaire est passé de 6,5 % en 1999 à 2,5 % en 2000. Dans le secteur

FIGURE 5-5 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR MODE, 1999 ET 2000



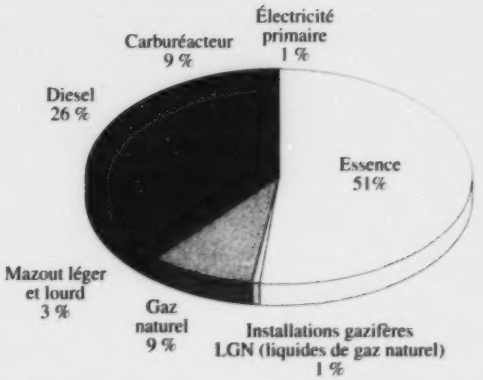
Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

aérien, le rythme de croissance s'est maintenu à 6,4 % et 1,2 %, respectivement, au cours de ces deux années. La figure 5-5 compare les niveaux de croissance de la consommation d'énergie par mode de transport en 1999 et en 2000.

En ce qui a trait aux types d'énergie, l'essence automobile et d'aviation représentaient un peu plus de la moitié de l'énergie consommée par le secteur des transports en 2000. Le carburant diesel (routier, ferroviaire et maritime) venait au deuxième rang avec 26 % du total des transports, suivi par le gaz naturel et le carburéacteur, avec 9 % chacun.

La figure 5-6 illustre les différents types d'énergie et compare les quantités consommées dans le secteur des transports en 2000.

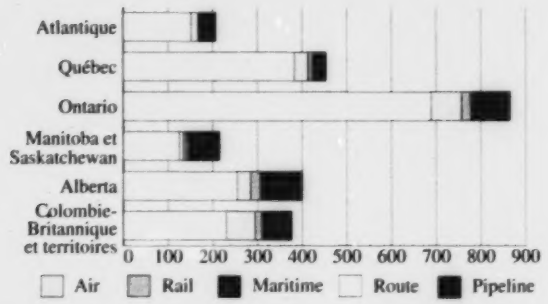
FIGURE 5-6 : CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR SOURCE, 2000



Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel - disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

La figure 5-7 compare les achats d'énergie du secteur des transports dans chaque région du Canada en 2000. L'Ontario est de loin le plus important consommateur d'énergie, avec 865 pétajoules, ou 35 % du total au pays. Le Québec arrive en deuxième avec 454 pétajoules (18 % du total sectoriel), suivi de la Colombie-Britannique avec 370 pétajoules (15 %) et de l'Alberta avec 363 pétajoules (15 %). Le Manitoba et la Saskatchewan représentent 3,6 % et 5 % de la consommation d'énergie au pays, respectivement, pour un total confondu de 215 pétajoules. La région de l'Atlantique a consommé 205 pétajoules, ou 8 % de l'énergie totale consommée par le secteur des transports en 2000.

FIGURE 5-7 : ACHATS D'ÉNERGIE PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RÉGION EN PÉTAJOULES, 2000



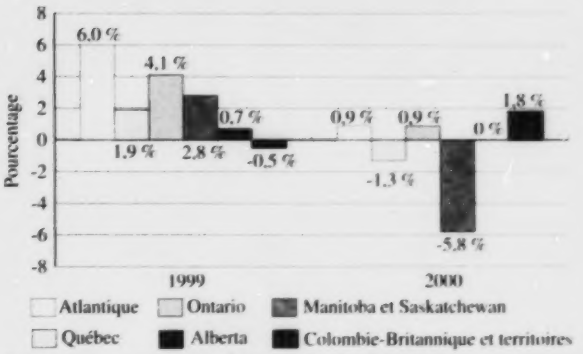
Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

Dans la plupart des régions, la croissance annuelle de la consommation d'énergie dans le secteur des transports était plus faible en 2000 qu'en 1999. Dans l'Atlantique et en Ontario, l'augmentation annuelle qui était de 6 % et 4,1 %, respectivement, en 1999, est passée à moins de 1 % en 2000. Au Québec, la consommation d'énergie a augmenté de 1,9 % en 1999, mais a chuté de 1,3 % en 2000, demeurant ainsi un peu au-dessus de son niveau de 1998 qui était de 454 pétajoules. Le Manitoba et la Saskatchewan, dont la croissance combinée était de 2,8 % en 1999, affichaient une baisse de 5,8 % en 2000. La consommation en Alberta est restée stable en 2000. Seule la Colombie-Britannique est passée d'une légère baisse en 1999 à une hausse de 1,8 % en 2000.

La figure 5-8 compare la consommation d'énergie dans le secteur des transports par région en 1999 et 2000.

Parce que le transport routier représente une si grande part de la consommation d'énergie dans le secteur des transports, les données de la figure 5-9 reflètent, pour la plupart des régions du Canada, les changements annuels dans la consommation de carburant routier. Les trois provinces des Prairies faisaient exception, en grande partie à cause de la baisse importante de l'utilisation de gaz naturel par le secteur des pipelines, laquelle explique la réduction de la consommation d'énergie par le secteur des transports rapportée en 2000.

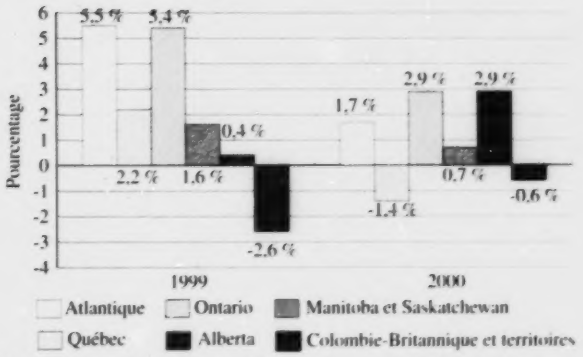
FIGURE 5-8 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RÉGION, 1999 ET 2000



Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

La figure 5-9 compare la croissance annuelle de la consommation de carburant routier pour chaque région canadienne en 1999 et en 2000.

FIGURE 5-9 : CROISSANCE DE LA CONSOMMATION DES CARBURANTS ROUTIERS PAR RÉGION, 1999 ET 2000



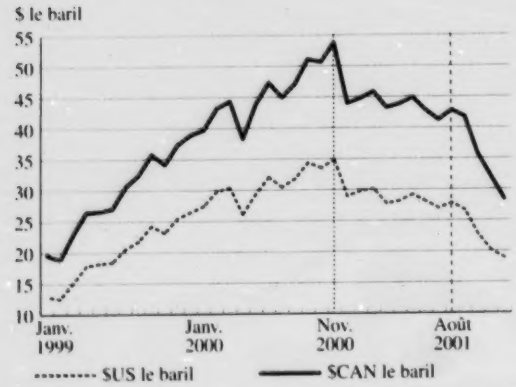
Source : Transports Canada, d'après le Bulletin trimestriel – disponibilité et écoulement d'énergie au Canada (cat. 57-003) de Statistique Canada

Selon les données préliminaires, la consommation d'énergie du secteur des transports a encore diminué en 2001. La consommation d'essence a augmenté de 1,4 % en raison des prix à la baisse. Toutefois, les ventes de diesel ont diminué de 2,7 %, en raison notamment du ralentissement économique aux États-Unis qui a affecté les activités transfrontalières de camionnage, et de la faible croissance du PIB au Canada. Enfin, les ventes de carburéacteur au Canada ont chuté de 7 % en 2001, en raison du ralentissement économique américain, qui a touché les activités transfrontalières, et des événements du 11 septembre qui ont affecté tout le secteur aérien.

PRIX DU CARBURANT

Le prix du pétrole brut a fait un bond spectaculaire en 1999 et en 2000. Comme le montre la figure 5-10, le prix de la West Texas Intermediate (WTI) est passé de 12,53 $US le baril en février 1999 à 34,84 $US en novembre 2000, une augmentation de 178 %. En dollars canadiens, le prix de la WTI est passé de 18,79 $ à 53,73 $ le baril, soit une augmentation de 186 %, en raison de la faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine. Puis, en décembre 2000, le prix a chuté de près de 6 $US, pour se fixer à 34,84 $ le baril. De janvier à août 2001, le prix WTI s'est maintenu entre 26 et 30 $US (41 à 45 $CAN le baril).

FIGURE 5-10 : PRIX MENSUELS DU PÉTROLE BRUT — WEST TEXAS INTERMEDIATE DE CHICAGO, PRIX NYMEX, DE 1999 À 2001



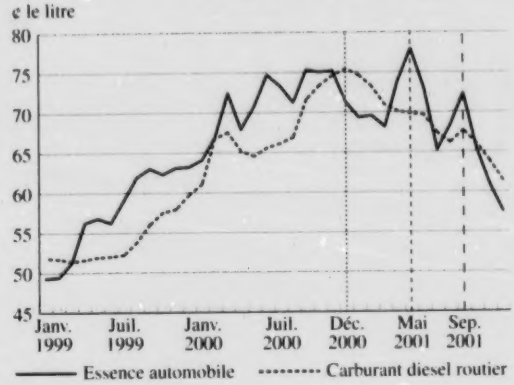
Source : MJ Ervin & Associates

Les événements du 11 septembre n'ont pas fait augmenter le prix du pétrole. Deux facteurs principaux expliquent la situation. Premièrement, le ralentissement économique dans la plupart des pays industrialisés signifiait une faible demande pour les produits du pétrole, donc de moindres pressions sur les prix. Deuxièmement, l'échec des négociations entre les producteurs de pétrole pour réduire de façon importante leur production a créé un marché où l'offre excède de loin la demande. Par conséquent, les prix du pétrole brut ont chuté à la fin de 2001, passant de 28 $US le baril en août, à moins de 19 $US en décembre (soit de 43 à 28 $CAN le baril).

Les prix au détail du diesel ont plus ou moins suivi ceux du pétrole brut. Le prix à la pompe est passé d'une moyenne de 51,8 ¢ le litre en février 1999 à 75,4 ¢ en décembre 2000, soit une augmentation globale de 46 %. Le prix a fléchi depuis, tombant à 61,4 ¢ le litre en décembre 2001. Le prix de l'essence tend à fluctuer davantage que celui du diesel parce que le marché au détail pour l'essence automobile est plus compétitif. Entre janvier 1999 et mai 2001, le prix moyen de l'essence à la pompe a augmenté de 58 %, passant de 49,3 ¢ à 77,9 ¢ canadiens le litre, avec diverses baisses temporaires dans les prix mensuels moyens. En juillet, le prix est descendu à 65,2 ¢ avant de remonter à 72,3 ¢ en septembre. Depuis, il a baissé constamment, pour tomber à 57,6 ¢ le litre en décembre 2001.

La figure 5-11 montre les variations mensuelles des coûts de carburant routier de 1999 à 2001, représentées par le prix au détail de l'essence automobile et du diesel routier.

FIGURE 5-11 : PRIX MENSUELS AU DÉTAIL DES CARBURANTS ROUTIERS, 1999 À 2001



Source : MJ Ervin & Associates

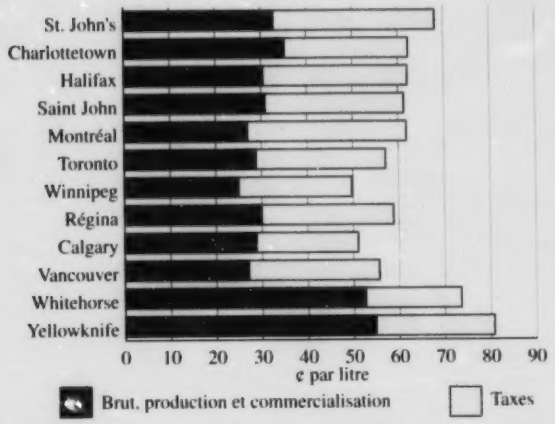
Les prix de l'essence et du diesel ne changent pas avec la même rapidité que ceux du pétrole brut parce que nombre d'éléments entrent en ligne de compte et certains n'ont aucun lien avec le prix du pétrole brut. Le prix de l'essence comprend les taxes d'accise fédérales et les taxes provinciales dont les valeurs sont préétablies. Les taxes fédérales sont actuellement fixées à 10 ¢ le litre pour l'essence automobile, à 11 ¢ le litre pour l'essence d'aviation (avec plomb) et à 4 ¢ le litre pour les autres carburants routiers, y compris le diesel. Les taxes provinciales sur l'essence sont actuellement à 13,3 ¢ le litre en moyenne pour le diesel et l'essence.

En 2001, Whitehorse et Yellowknife affichaient les plus hauts prix pour l'essence automobile, soit 73,7 ¢ et 80,8 ¢ le litre, respectivement. Winnipeg et Calgary avaient les prix les plus bas, avec 49,8 ¢ et 51,2 ¢ le litre, respectivement. Les taxes comprennent la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente provinciale (TVP), là où cela s'applique. Whitehorse (21 ¢ le litre) et Calgary (22,3 ¢) avaient les plus bas niveaux de taxe sur l'essence, alors que St. John's (35,4) et Montréal (34,8) avaient les plus élevés. Les chiffres sur les taxes à Montréal comprennent une « taxe urbaine » de 1,5 ¢ le litre qui n'est pas perçue dans le reste de la province de Québec. Vancouver et Victoria (non montrées dans la figure 5-12) étaient les seules autres villes à avoir une taxe spéciale de 4 ¢ et 2,5 ¢ le litre, respectivement. Les revenus générés sont utilisés pour des projets de transport public. La figure 5-12 illustre le prix au détail de

l'essence automobile dans les principales villes canadiennes en décembre 2001.

FIGURE 5-12 : PRIX AU DÉTAIL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE PAR VILLE

Moyennes en décembre 2001

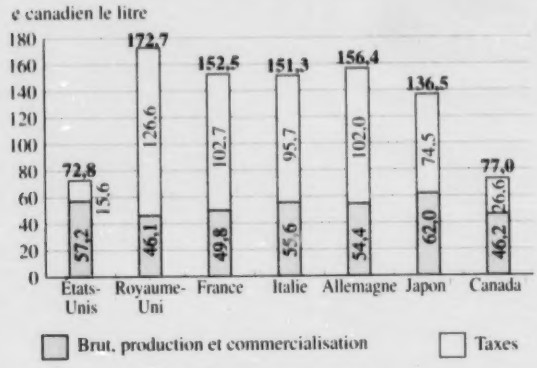


Source : MJ Ervin & Associates

Comme le montre la figure 5-13, les prix de l'essence au Canada sont beaucoup plus bas que dans certains pays étrangers, mais légèrement plus élevés qu'aux États-Unis. Les prix avant taxes sont semblables dans les 7 pays indiqués, mais les taxes diffèrent énormément entre l'Europe et le Japon, d'une part, et entre l'Amérique du Nord et les autres pays, d'autre part. Les taxes de vente et les taxes sur l'essence sont environ 70 % plus élevées au Canada qu'aux États-Unis, mais elles ne soutiennent pas la comparaison avec les taxes perçues dans les autres pays.

Les données recueillies sur les prix de l'essence pour les modes de transport hors route ne sont pas aussi détaillées et à jour que pour l'essence automobile et le carburant diesel. La figure 5-14 présente les coûts moyens du carburant diesel ferroviaire et du carburéacteur (turbo) que les transporteurs ont payés entre 1997 et 2000. Ces coûts, particulièrement dans le secteur aérien, comprennent également ceux du carburant acheté à l'étranger.

FIGURE 5-13 : PRIX INTERNATIONAL DE L'ESSENCE AUTOMOBILE, MAI 2001

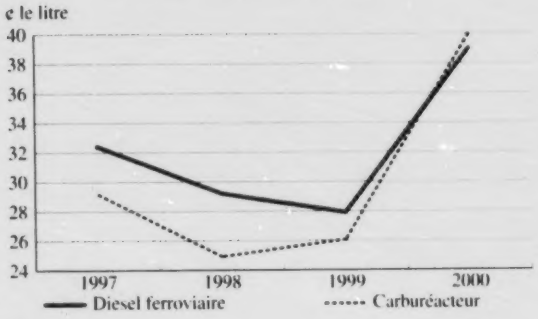


1 Essence ordinaire sans plomb; les autres prix et taxes s'appliquent au super sans plomb.

Source : MJ Ervin & Associates

Les deux modes montrent des augmentations spectaculaires dans leurs coûts respectifs moyens en 2000. Le diesel ferroviaire a grimpé de 40 %, passant de 27,9 ¢ à 39 ¢ le litre. L'augmentation était encore plus prononcée dans le secteur aérien, alors que le coût moyen du carburant est passé de 26,1 ¢ le litre en 1999 à 40 ¢ en 2000, soit une augmentation de 53 %.

FIGURE 5-14 : PRIX ANNUELS MOYENS DU CARBURANT DIESEL FERROVIAIRE ET DU CARBURÉACTEUR, 1997 – 2000



Source : Transports Canada

Fautes de données suffisantes, il a été impossible de faire une analyse des prix du carburant dans les transports maritimes.

L'IMPACT DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT

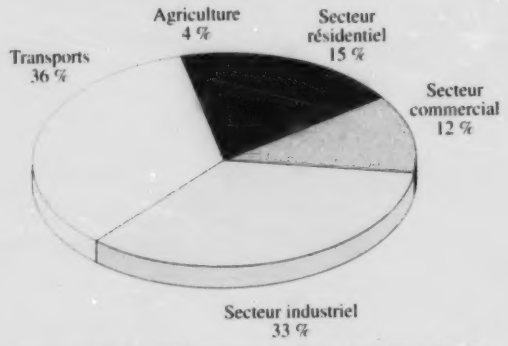
Les transports permettent de faciliter la libre circulation des marchandises et des passagers, ce qui est vital pour l'économie et le bien-être général du pays. Mais les transports ont également un impact sur l'environnement, et cette mobilité accrue se solde par des problèmes comme le changement climatique, le smog et les pluies acides La difficulté pour le secteur des transports consiste à trouver l'équilibre entre les répercussions positives et les conséquences néfastes.

Le changement climatique est un défi environnemental colossal, auquel les transports contribuent dans une large mesure. Ce changement est causé par les composés actifs que l'on appelle couramment les gaz à effet de serre (GES). Ces gaz piègent la chaleur dans les basses couches de l'atmosphère qui est réfléchie depuis la surface de la terre. Le principal GES est le dioxyde de

carbone (CO_2), et c'est à lui que l'on doit les deux tiers du changement climatique d'origine anthropique ou humaine.

La figure 5-15 démontre que les émissions de GES du secteur des transports du Canada ont représenté 36 % (161,6 mégatonnes) du total des émissions attribuables à la consommation d'énergie secondaire[1] en 1999. Au cours de cette même année, les transports routiers ont produit près de 77 % des émissions totales de GES liées aux transports, contre 10,3 % pour le transport aérien et un peu moins de 9,5 % pour le transport ferroviaire et le transport maritime confondus.

FIGURE 5-15 : ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1999



Source : Ressources naturelles Canada, Évolution de l'efficacité énergétique au Canada – Tableaux sommaires (Canada), site Web de l'office de l'efficacité énergétique

La consommation de combustibles fossiles par le secteur des transports donne également matière à préoccupation. Le smog qui sévit dans bon nombre des centres urbains du Canada à forte densité de population (et ses effets néfastes sur la santé de l'être humain) est un excellent exemple. Les deux principaux facteurs qui contribuent au smog sont l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils (COV), et de poussières fines aéroportées. Le secteur des transports représente à peu près 20 % des émissions de COV du Canada, plus de 50 % des émissions de NO_x et une importante proportion des émissions de poussières fines. En raison du niveau élevé des émissions de NO_x, le secteur des transports est également responsable d'une partie des pluies acides. (Le secteur des transports émet en effet l'autre substance principalement responsable des pluies acides, l'anhydride sulfureux ou SO_2, en quantités relativement restreintes.)

Parmi les autres préoccupations que les transports suscitent dans le domaine de l'environnement, il faut mentionner la pollution de l'eau et la pollution acoustique, ainsi que les impacts sur l'utilisation des sols et l'urbanisme. Les embouteillages dans les villes compromettent la compétitivité de l'économie canadienne et ont des effets néfastes sur la qualité de vie de nombreuses personnes. Ils entraînent également une consommation accrue de carburant et une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de GES, ce qui a pour effet d'aggraver les problèmes de santé comme le stress et l'asthme. D'autres activités ont aussi un impact sur l'environnement, comme la construction, le fonctionnement et l'entretien des infrastructures de transport, la construction et l'élimination des véhicules de transport, sans oublier l'extraction, le raffinage et la distribution des combustibles fossiles que l'on utilise dans les activités de transport.

LES TENDANCES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS – PRESSIONS

Le secteur des transports est exposé aux mêmes pressions à long terme que d'autres secteurs : augmentation de la population et croissance de l'économie. Il y a fort à parier que ces deux facteurs entraîneront une hausse de la demande d'énergie et de produits consommant de l'énergie, avec les conséquences que l'on sait sur l'environnement.

Le commerce international a toujours été important pour l'économie canadienne, et cette importance devrait persister et même augmenter à l'avenir. Mais le commerce international a également pour effet d'augmenter la demande de transport, ce qui a des conséquences directes sur la consommation d'énergie. On peut donc dire que le commerce a des conséquences directes sur les émissions.

D'ici 2020, il se pourrait que la demande globale de transport ait augmenté de plus de 50 % par rapport à 1990. La majeure partie de cette croissance devrait être attribuable aux véhicules privés, au camionnage et à l'aviation[2].

Compte tenu de ces tendances prévues et de leurs conséquences sur l'environnement, Transports Canada a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives un peu partout dans le Ministère. Ces initiatives s'inscrivent dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003* (SDD) du Ministère, dont le but est de prendre des décisions plus avisées en matière d'environnement avec la collaboration des principaux intervenants du secteur et de poursuivre le périple sur la route du transport durable.

La Stratégie a été déposée au Parlement en février 2001 et elle contient 7 défis stratégiques et 29 engagements précis. Les nouvelles initiatives de la SDD s'articulent autour de la pollution atmosphérique et

1 Les émissions du secteur des transports ont représenté une plus faible part (~25 %) du total des émissions de GES provenant de toutes les sources d'énergie (énergie primaire). L'énergie primaire englobe les émissions imputables à l'utilisation finale, à la consommation d'énergie sans combustion, à la production d'électricité et à la production de pétrole et de gaz.

2 La croissance de l'industrie du fret aérien est entourée d'incertitude depuis les événements du 11 septembre 2001.

de l'eau, des transports urbains, des véhicules technologiquement évolués, du changement climatique, des activités de recherche et développement sur les systèmes de transports intelligents, des indicateurs du transport durable, de l'évaluation environnementale stratégique, de l'amélioration des données et de l'intégration modale.

Le programme du Canada relatif au changement climatique

En décembre 1997, le Canada et d'autres pays développés ont négocié le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique. En vertu du Protocole, le Canada s'est engagé à réduire de 6 % ses émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 durant la période quinquennale de 2008 à 2012.

Au début de 2001, le Protocole a semblé être menacé sur un certain nombre de fronts. Les parties se sont retrouvées dans une impasse sur un certain nombre de grandes questions, jetant le doute sur les perspectives de mise en œuvre du Protocole d'ici 2002 et même sur l'avenir du Protocole proprement dit. Le Protocole de Kyoto a essuyé un autre revers lorsque la nouvelle administration des États-Unis, le plus gros pays émetteur de GES, a annoncé son intention de se retirer du Protocole.

Cependant, les négociateurs se sont réunis à Bonn, en Allemagne, en juillet 2001, et ont réussi à conclure une entente acceptable pour toutes les parties. Le processus s'est poursuivi à Marrakech, au Maroc, à l'automne 2001, et les experts ont mis la dernière touche à beaucoup d'éléments importants qui permettront au processus de ratification de débuter.

Les compromis auxquels en sont venues les parties à Bonn et à Marrakech ont gravité autour de quelques questions clés : les mécanismes flexibles, les puits et la conformité. Le Protocole contient des mécanismes (échange de droits d'émission, mise en œuvre conjointe et développement propre) conçus pour permettre aux signataires d'opérer leurs réductions de la manière la moins coûteuse pour eux. À Bonn et à Marrakech, les négociateurs du Canada ont contribué à fixer des règles visant l'utilisation de ces mécanismes qui ont donné satisfaction à toutes les parties. À Bonn, les négociateurs ont déterminé quels puits seraient reconnus et la façon de comptabiliser les unités accordées au titre des puits. Également à Bonn et à Marrakech, les négociateurs ont établi les grandes lignes d'un régime de conformité, lequel fixe ce qui arrivera à un pays s'il ne respecte pas les engagements qu'il a pris.

Initiatives relatives à l'air pur

En avril 2001, Environnement Canada a publié son *Plan intérimaire concernant les matières particulaires et l'ozone*. Ce plan présente plusieurs éléments : les

MESURES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : LE POINT

La réponse du Canada au changement climatique comporte deux éléments : la *Stratégie nationale de mise en œuvre* et le *Premier plan d'activités national en matière de changement climatique*. Ces deux éléments visent à réduire les émissions nationales de GES et à élaborer des stratégies pour s'adapter à un monde en pleine évolution. Ils reflètent également un accord de fond entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux sur le besoin d'agir dès maintenant pour atteindre un objectif commun clair.

La contribution du gouvernement du Canada au Plan d'activités a été annoncée dans le Plan d'action 2000 sur le changement climatique. Ce plan permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada de 65 mégatonnes par an entre 2008 et 2012, ce qui nous amènera au tiers de la cible que nous nous sommes fixée aux termes du Protocole de Kyoto.

Les cinq éléments du Plan d'action 2000 mis en œuvre englobent :

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises — Cette initiative comporte trois éléments : le Programme de démonstration de transport durable des marchandises (qui est un programme de contributions); les ententes sur le rendement conclues entre le gouvernement fédéral et les associations de l'industrie des transports; un programme de formation et de sensibilisation. Le financement global de cette initiative se chiffre à 14 millions $.

Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports — Cette alliance a pour objectif de présenter et d'évaluer les différentes options de ravitaillement des véhicules à piles à combustible. Un comité central et cinq groupes de travail ont été créés pour finaliser les procédures opérationnelles et régler les questions. Une stratégie de communications est en cours d'élaboration et un protocole d'entente (PE) a été signé avec le California Air Resources Board en vue d'activités concertées et d'un échange d'informations, y compris le California Fuel Cell Partnership. Le financement total de cette initiative se chiffre à 23 millions $.

Nouveaux carburants — Ce programme a pour but de faciliter des prêts d'urgence gérés par la Société du crédit agricole. À moyen terme, on s'attend à ce que le programme multiplie par cinq la production d'éthanol par rapport à aujourd'hui. Le financement total de cette initiative se chiffre à 3 millions $.

Initiative sur l'efficacité des véhicules — Cette initiative prévoit des ententes volontaires avec les constructeurs automobiles pour nettement améliorer la consommation de carburant des véhicules légers, mener des campagnes auprès des consommateurs, surveiller la conformité et tester et faire la démonstration des véhicules technologiquement évolués. Le financement total de cette initiative est de 16 millions $.

Programme de démonstration en transport urbain — Ce programme fournira des fonds pendant cinq ans à l'intention des collectivités du Canada pour leur permettre de présenter et évaluer les moyens de réduire les émissions de GES des transports urbains. Ce programme a été conçu pour relever un éventail de défis de transport urbain, notamment réduire des émissions de GES et s'attaquer à la qualité de l'air, aux embouteillages et à la sécurité. Il complétera et appuiera les efforts visant à améliorer les infrastructures de transport dans les zones urbaines. Transports Canada administre un concours national pour retenir des démonstrations qui optimisent l'utilisation des infrastructures de transport et appliquent des technologies et des stratégies optimales. Le financement total de cette initiative se chiffre à 40 millions $.

LES RÉPERCUSSIONS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LES TRANSPORTS DANS LE NORD

Le *Premier plan d'activités national sur le changement climatique* du Canada comprend un objectif clé en ce qui concerne le secteur des transports : « améliorer la compréhension quant à la façon dont le changement climatique pourrait affecter les systèmes de transport au Canada, particulièrement dans le Nord, les régions côtières, la marine marchande et le transport maritime sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent ».

Transports Canada collabore avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et Ressources naturelles Canada à l'élaboration d'une démarche systématique et complète pour identifier et atténuer les impacts possibles du changement climatique sur les transports dans le Nord. Même si le projet sera sans doute réalisé dans les Territoires du Nord-Ouest, la démarche, une fois qu'elle aura été conçue, pourra être utilisée par d'autres gouvernements pour évaluer et faire face aux impacts du changement climatique sur les transports dans leur région.

activités menées par le gouvernement fédéral en vue de réduire les polluants atmosphériques; les fondements scientifiques des décisions stratégiques visant à protéger la santé des Canadiens contre les polluants toxiques de l'atmosphère; les activités d'assainissement de l'air au sein du gouvernement fédéral; les programmes visant à encourager la population à agir à la maison et dans la collectivité. Étant donné que ce plan réglemente le transport aérien, ferroviaire et maritime, Transports Canada a été l'un de ses principaux architectes. On trouvera d'autres précisions sur le site Web d'Environnement Canada à http://www.ec.gc.ca/air/new_f.shtml.

Lorsqu'ils ont signé la *Norme nationale du Canada sur l'ozone et les particules* en juin 2000, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux se sont engagés à préparer et à publier leurs plans d'action visant à réduire les émissions de particules fines ($PM_{2.5}$) et d'ozone d'ici 2010. Le Plan intérimaire du gouvernement du Canada fait suite à cet engagement.

Au nombre des engagements pris par le gouvernement fédéral, mentionnons la négociation et la signature de l'Annexe sur l'ozone afin de réduire les émissions d'ozone transfrontalières, la mise en place d'un plan d'action de 10 ans pour développer des véhicules, des moteurs et des carburants plus propres, et l'amélioration du système national de surveillance et de rapports sur les polluants atmosphériques.

En juin 2001, des dirigeants communautaires, industriels et gouvernementaux du monde entier se sont réunis à Toronto au deuxième Sommet sur le smog pour étudier les solutions à ce problème. En même temps, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux du Canada ont signé une déclaration intergouvernementale par laquelle ils s'engagent à créer le Conseil de l'air pur de la région du grand Toronto (RGT) afin d'étudier les problèmes du smog et du changement climatique. Une conférence communautaire au Metro Hall a réuni 400 dirigeants pour qu'ils échangent des pratiques optimales

LE CONSEIL DE L'AIR PUR DE LA RÉGION DU GRAND TORONTO

Le Conseil de l'air pur de la région du grand Toronto (CAP-RGT) est un groupe de travail intergouvernemental chargé d'étudier les initiatives conjointes et de se tenir en rapport avec les municipalités de tout le Canada pour trouver les meilleurs moyens de réduire le smog. Le CAP-RGT comprend des partenaires du gouvernement fédéral canadien et du gouvernement de l'Ontario ainsi que de diverses régions, municipalités et villes de la région du grand Toronto.

Sa mission est :

- de réunir tous les paliers de gouvernement, les sociétés, les organisations non gouvernementales et les membres du public dans la région du grand Toronto (RGT);
- d'étudier les possibilités d'initiatives conjointes visant à réduire la pollution atmosphérique dans la RGT et les risques pour la santé que pose cette pollution;
- de se tenir en rapport avec d'autres municipalités de tout le Canada par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) pour échanger des données sur les pratiques optimales visant à réduire le smog;
- d'inviter tous les paliers de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) à adhérer au Conseil, notamment les 29 villes, municipalités et régions qui composent la RGT;
- de faire le suivi des principales questions cernées lors des sommets annuels sur le smog et d'aider à établir une série de sommets permanents.

et préconisent des mesures. Une déclaration internationale a été signée par 16 villes d'Europe, d'Amérique et d'Afrique, lançant un appel aux gouvernements du monde entier pour qu'ils réduisent de 50 % leurs émissions de GES.

Le ministre des Transports, M. David Collenette, a assisté au Sommet avec ses collègues d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada. Outre le Programme de démonstration en transport urbain déjà mentionné, le ministre Collenette a annoncé un certain nombre d'éléments nouveaux qui contribueront à assainir l'air pour tous les Canadiens.

- VIA Rail doit préparer une stratégie sur les déplacements quotidiens pour les agglomérations de Toronto et Montréal afin de compléter les services offerts par GO Transit et l'Agence métropolitaine de transport.
- Près de 30 millions $ ont été débloqués sur cinq ans pour financer la conception, l'intégration et la mise en place de systèmes de transports intelligents (STI) au Canada. Ces fonds seront versés dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructure routière annoncé le 3 avril 2001. Les STI comprennent les systèmes de pointe de renseignement des voyageurs, de gestion de la circulation, de transports publics, d'exploitation des véhicules commerciaux, de gestion d'intervention d'urgence et de sécurité des véhicules.
- Les récentes modifications apportées au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles ont pour effet d'établir une norme de sécurité visant la protection des

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT (SGE) DE TRANSPORTS CANADA

Le SGE de Transports Canada cherche à réduire les impacts des activités physiques du Ministère sur l'environnement. L'an dernier, Transports Canada a mis en œuvre un programme de surveillance de l'environnement et un plan de réduction des émissions de GES.

Programme de surveillance de l'environnement

La majorité des propriétés foncières de Transports Canada sont louées à des tiers. Transports Canada a donc lancé un programme en 2000-2001 pour surveiller les impacts sur l'environnement des activités de transport sur ces propriétés et la façon dont les locataires y réagissent. Les protocoles qui découlent de ce programme de surveillance concernent les propriétés, la conformité, la conformance, l'assurance de qualité et la gestion de l'environnement.

De l'ordre dans la grande maison fédérale

Dans le cadre de l'initiative De l'ordre dans la grande maison fédérale, le gouvernement du Canada a pris l'engagement de réduire de 31 % les émissions de GES résultant de ses activités par rapport à 1990 entre 2008 et 2012. Le Ministère a adopté une part de cette cible en se fondant sur les émissions résultant de ses propres activités. Le tableau 5-1 illustre les émissions résultant des activités de Transports Canada.

TABLEAU 5-1 : ÉMISSIONS RÉSULTANT DES ACTIVITÉS DE TRANSPORTS CANADA

(kilogrammes d'équivalent-CO_2)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*[1]
Parc	46 700	42 100	36 900
Édifices	23 600	21 400	11 700
Total	**70 300**	**63 500**	**48 600**

1 La majorité de la réduction prévue en 2000-2001 est attribuable à la cession d'opérations.

Source : Transports Canada

La stratégie de réduction des GES de Transports Canada prévoit l'achat de carburants de remplacement pour le parc de véhicules automobiles du Ministère et une amélioration de la consommation de la flotte de navires.

PROGRAMME DES VÉHICULES TECHNOLOGIQUEMENT ÉVOLUÉS

En vertu du Programme des véhicules technologiquement évolués, les véhicules et les technologies de pointe déjà offerts ou sur le point de l'être du monde entier sont évalués pour déterminer leur impact sur la sécurité, la consommation d'énergie et l'environnement. La durabilité du réseau de transport du Canada repose sur la diminution des polluants atmosphériques attribuables au secteur des transports et à la conception de systèmes, de pratiques et de technologies de transport moins polluants. Il faut s'attendre au cours des dix prochaines années à l'arrivée de nouveaux véhicules proposant des groupes propulseurs, des matériaux, des châssis, des dispositifs anti-émission, des carburants et d'autres technologies de pointe. Le programme permettra à Transports Canada de s'assurer qu'il ne se laisse pas distancer par les progrès technologiques grâce à des programmes qui facilitent la mise en circulation et l'utilisation de véhicules technologiquement évolués propres, sûrs et efficaces.

occupants des véhicules électriques et d'harmoniser les prescriptions du Canada avec celles des États-Unis. Un véhicule électrique se définit comme tout véhicule qui utilise des piles pour alimenter un moteur électrique. À l'instar de tous les autres véhicules automobiles du Canada, les constructeurs doivent certifier que les véhicules électriques sont conformes aux normes de sécurité qui figurent dans la *Loi sur la sécurité automobile*. Ces modifications prévoient une série d'essais de collision conçus pour protéger les occupants contre les risques propres aux véhicules électriques, comme les chocs électriques, les fuites d'électrolyte des piles et les blessures pouvant résulter d'une pile traversant dans l'habitacle du véhicule. La nouvelle norme s'applique aux automobiles privées, aux véhicules polyvalents à passagers, aux camions et aux autobus électriques.

SENSIBILISATION DU PUBLIC ET CHANGEMENT D'ATTITUDE

Dans le budget fédéral de 1998, le gouvernement du Canada a débloqué 150 millions $ sur trois ans pour créer le Fonds d'action pour le changement climatique (FACC) afin d'aider le Canada à respecter ses engagements en vertu du Protocole de Kyoto. Le budget fédéral de 2000 prolonge le FACC de trois ans, à raison de 50 millions $ par an. Le volet éducation et sensibilisation du public du FACC continuera de faire fond sur ses succès antérieurs mais en adoptant une démarche d'investissement plus ciblée. Les activités de formation et d'éducation du public s'adresseront aux municipalités et aux collectivités, aux jeunes, aux pédagogues, aux entreprises, au secteur privé et au grand public. En 2001, le volet destiné aux collectivités a lancé un appel de propositions portant notamment sur les projets liés aux transports. C'est pourquoi le volet formation et éducation du public du FACC financera pour environ 200 000 $ de projets de transport d'ordre communautaire.

Dans le budget fédéral de décembre 2001, le ministre des Finances, M. Paul Martin, a annoncé le doublement du financement de 25 millions $ du Fonds d'habilitation municipal vert et de 100 millions $ du Fonds d'investissement municipal vert. Les deux programmes ont pour but d'aider les municipalités à s'attaquer à des défis environnementaux. Lancées en 2000 et administrées par la Fédération canadienne des municipalités, ces deux initiatives ont facilité des études de faisabilité et des investissements dans plus de cent projets visant à améliorer l'environnement à l'échelle locale. Des projets auxquels participe un éventail de partenaires sont en cours de réalisation à travers le pays dans des domaines comme les économies d'énergie et d'eau, les systèmes d'énergie communautaires, les transports urbains, l'élimination des déchets et les énergies renouvelables.

SUR LA ROUTE DU TRANSPORT DURABLE

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) aide les organisations non gouvernementales à réaliser des projets qui sensibilisent les gens aux questions du transport durable. La première phase du programme a été lancée en septembre 1999 et doit prendre fin le 31 mars 2002. Dans sa *Stratégie de développement durable 2001-2003*, le Ministère a pris l'engagement de prolonger le programme SRTD pendant deux ans et de majorer les ressources qui lui sont affectées. En janvier 2002, Transports Canada a annoncé la prolongation du programme pour cinq autres années et la majoration de son financement de 2,5 millions $.

Pendant toute la durée du programme SRTD, Transports Canada a débloqué environ 900 000 $ à l'appui de 26 initiatives. Parmi les projets subventionnés, il faut citer : le projet de recherche de l'Institut canadien de recherches en génie forestier visant à réduire les émissions de GES des opérations de débardage forestières; l'organisation de la première conférence nationale sur la gestion de la demande en transport au Canada par l'organisme Better Environmentally Sound Transportation; la campagne d'éducation et de sensibilisation de Green & Gold Inc. intitulée Champions Air Pur dont le but est d'encourager les jeunes Canadiens des centres urbains à intégrer dans leur vie quotidienne les transports actifs comme la marche, le vélo et le patin à roues alignées.

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA EXAMEN ET IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le Comité chargé de procéder à un examen approfondi de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) a présenté son rapport au ministre des Transports en juin 2001. Le rapport, qui a été rendu public, renferme un certain nombre de recommandations concernant l'impact des activités de transport sur l'environnement, et contient notamment les suggestions suivantes :

- que les organismes de transports en commun et leurs bailleurs de fonds cherchent les moyens les plus rentables et les plus efficaces d'améliorer leurs services;
- que l'essai de services novateurs soit encouragé (véhicules plus petits, taxis partagés);
- que les transports en commun soient admissibles au financement provenant des frais imposés aux usagers de la route;
- que des paiements soient versés aux organismes de transports en commun en fonction des résultats réels découlant des efforts investis pour inciter les gens à utiliser les transports en commun au lieu de la voiture;
- que la déclaration sur la politique nationale des transports qui figure dans la *Loi sur les transports au Canada* tienne compte des objectifs environnementaux de la politique nationale.

À sa neuvième session tenue au printemps 2001, la Commission du développement durable de l'Organisation des Nations Unies a analysé les progrès enregistrés par les États membres dans le domaine des systèmes d'énergie et de transport durables, comme le prévoit le plan Action 21. Le Canada a publié une monographie qui décrit la situation des transports au Canada par rapport au développement durable et qui analyse la nature des défis auxquels le Canada fait face et les mesures qui sont prises pour les relever. La clé du développement durable au Canada est une meilleure intégration des éléments économiques, sociaux et environnementaux aux décisions qui touchent les transports.

DÉGLAÇAGE ET ANTI-GLAÇAGE DES ROUTES

Deux grands facteurs ont incité le secteur responsable de l'entretien des routes à trouver des moyens de mieux gérer l'épandage de sel sur les routes. Le premier est la crainte que le sel ne contamine les sols, la nappe phréatique et d'autres secteurs écologiquement sensibles; le deuxième est la possibilité qu'Environnement Canada ajoute le sel à sa liste des substances toxiques.

La société (Maritime Road Development Corporation – MRDC) chargée d'entretenir la nouvelle autoroute à quatre voies qui relie Frédéricton à Moncton au Nouveau-Brunswick utilise les technologies les plus modernes pour minimiser la quantité de sel épandue durant l'hiver sur les routes tout en en maximisant les effets.

En particulier, elle se sert de deux méthodes pour épandre le sel sur l'axe Frédéricton–Moncton. Dans certaines conditions météorologiques et routières, ces deux méthodes se sont avérées efficaces tout en réduisant de manière spectaculaire la quantité de sel épandue pour assurer la sécurité routière.

La première méthode consiste à épandre du sel prétrempé. Le sel prétrempé est particulièrement efficace lorsque la température se situe entre 0 °C et -10 °C, car il adhère à la chaussée. Cela empêche le sel d'être projeté dans les fossés, où les risques de contamination sont accrus.

La deuxième méthode consiste à épandre un liquide salé pour empêcher le verglaçage de la route. Le liquide salé est épandu sur la route juste avant une tempête hivernale pour empêcher que la neige et la glace ne collent à la surface de la route. Cette approche préventive nécessite beaucoup moins de sel que ce qu'il faudrait pour déglacer une route déjà verglacée.

Pour d'autres précisions, nous vous invitons à visiter le site Web de MDRC à l'adresse http://www.mrdc.ca.

TRANSPORTS ET EMPLOI 6

Une des répercussions du ralentissement économique sur l'industrie des transports a été une croissance moins significative dans le niveau d'emploi en 2001 qu'au cours des années antérieures.

Le secteur des transports compte pour plus de 800 000 emplois à temps plein depuis 1998. Les données préliminaires pour 2001 montrent des signes d'une croissance plus faible de l'emploi par rapport aux années antérieures.

EMPLOI

Le ralentissement économique qu'a connu l'Amérique du Nord en 2001 et les événements du 11 septembre ont eu un impact important sur la situation de l'emploi au Canada. Même si le nombre de Canadiens occupant un emploi à temps plein a augmenté de 1,1 %, cette hausse correspond à moins de la moitié du taux de croissance annuel moyen enregistré depuis cinq ans. Le secteur des transports a également affiché un taux de croissance de l'emploi plus faible en 2001 à cause de ces facteurs.

L'affaiblissement de l'économie nord-américaine a entraîné une baisse des activités dans le secteur aéronautique et mis certains transporteurs aériens dans une situation financière précaire. Les attaques terroristes du 11 septembre ont obligé les compagnies aériennes à suspendre leurs vols pendant plusieurs jours et à réduire davantage leur capacité tandis que la demande chutait subitement. Les baisses de recettes ont obligé Air Canada à licencier 6 600 employés. Canada 3000, qui était déjà dans une situation financière difficile avant le 11 septembre, a mis fin à ses services en novembre, mettant 1 500 personnes au chômage.

L'emploi dans les aéroports canadiens a été pratiquement épargné par le ralentissement économique et les événements du 11 septembre. Seul un aéroport a confirmé qu'une partie de ses compressions d'effectifs avait un rapport avec ces événements. NAV Canada a adopté des stratégies de compression des dépenses pour éviter les licenciements. Dans les secteurs du transport ferroviaire, du transport maritime et du camionnage, on ne peut tirer aucune conclusion des données disponibles.

LACUNES STATISTIQUES

Le nombre réel d'employés qui travaillent dans le secteur des transports est susceptible d'être sous-estimé dans les chiffres rapportés dans ce chapitre. Cela s'explique par l'absence de données détaillées, le manque de données dans certains segments de l'industrie des transports ou par des questions de confidentialité.[1,2]

Ce chapitre traite de l'emploi à temps plein dans le secteur des transports et les services connexes. Il est subdivisé en deux sections. La première donne des renseignements sur les emplois à temps plein dans les différents segments du secteur des transports. La deuxième analyse pour sa part les salaires moyens selon le mode de transport.[3]

Le tableau 6-1 illustre l'emploi dans le secteur des transports entre 1998 et 2001.

1 **Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) :** Depuis janvier 2001, Statistique Canada publie les totalisations pour l'*Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)* selon une classification des entreprises canadiennes conforme au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les estimations basées sur le SCIAN ne sont pas comparables à celles publiées antérieurement qui étaient basées sur la Classification type des industries (CTI) de 1980. Cela explique les différences dans les séries historiques comparativement à l'information rapportée dans les éditions antérieures du rapport annuel.

2 Le niveau de détails auquel les données provinciales d'emploi sont rapportées dans ce chapitre est prescrit par des questions de confidentialité. Ce niveau varie d'un segment du secteur des transports à l'autre.

3 Les données sur les conflits de travail dans le secteur des transports sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel 2001 sur les transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

TABLEAU 6-1 : EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1998 – 2001

(Milliers de travailleurs)

	1998	*1999*	*2000*	*2001*[2]
Services/infrastructures de transport				
Transport aérien[A]	79,6	84,0	85,9	82,8
Transport maritime[B]	22,0	23,2	24,4	26,7
Transport ferroviaire[C]	45,1	43,2	40,9	40,9
Transport par camion[D]	310,1	314,4	320,0[e]	N/D
Transport par autobus/urbain[E]	62,9	64,1	66,0	67,0
Taxis[F]	12,4	12,0	13,5	14,4
Transport routier[G]	69,5	69,6	69,6	69,6
Autres[H]	67,7	71,1	73,3	74,8
Total	**669,3**	**681,6**	**693,6**	**N/D**
Services gouvernementaux[I]	**28,5**	**28,4**	**28,1**	**27,9**
Services connexes				
Transport aérien[J]	39,4	40,1	41,5	42,8
Transport maritime[K]	5,4	5,4	5,4	5,3
Autres services[L]	54,6	56,2	57,8	57,8
Total	**99,4**	**101,7**	**104,7**	**105,8**
Total général[2]	**797,2**	**811,7**	**826,4**	**N/D**

Notes : En raison des données confidentielles qui ne sont incluses que dans les totaux ou le total général, ce dernier ne correspond pas nécessairement à la somme de chaque section.
N/D : non disponible

1 Estimations de Transports Canada.
2 A l'exclusion des employés à temps partiel.

Sources :
A L'an 2001 est basé sur 11 mois de données établies en moyenne annuelle. Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), basée sur le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), cat. 72-002. Administrations aéroportuaires canadiennes, Administrations aéroportuaires locales, Transports Canada.
B Statistique Canada, EERH. L'an 2001 est basé sur 11 mois de données établies en moyenne annuelle. Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Administrations portuaires canadiennes.
C Estimations de Transports Canada basées sur le cat. 52-216 de Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada.
D Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222, EERH. Transports Canada pour certaines années.
E Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, Transports Canada.
F Statistique Canada, EERH. L'an 2001 est basé sur 11 mois de données établies en moyenne annuelle.
G Estimations de Transports Canada basées sur les données censitaires de 1996.
H Données sur le transport en commun, autres données sur le transport, données sur le transport par pipeline, EERH.
I Budgets ministériels des dépenses, estimations de Transports Canada pour ce qui est de l'emploi dans les provinces et les territoires.
J Statistique Canada, EERH – secteur des services de préparation de voyages et de réservation. L'an 2001 est basé sur 11 mois de données établies en moyenne annuelle.
K Administrations de pilotage, Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique, Association des employeurs maritimes.
L Bureau d'assurance du Canada, Recensement.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Depuis un certain nombre d'années, l'emploi dans le transport ferroviaire a affiché une tendance à la baisse. En 2000, le nombre d'employés travaillant pour les compagnies de chemin de fer canadiennes a reculé de 5,3 %, essentiellement en raison des compressions d'effectifs opérées par les transporteurs de classe I dans les emplois liés à l'entretien du matériel et des voies ferrées.

Le tableau 6-2 illustre le niveau d'emploi dans l'industrie du transport ferroviaire entre 1998 et 2000.

TRANSPORT ROUTIER

La section qui suit analyse la situation de l'emploi dans les secteurs de l'industrie du transport par autobus et du camionnage, ainsi que dans les services de taxi et de limousine.

TABLEAU 6-2 : L'EMPLOI DANS LES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE, 1998 – 2000

	Total[1]	*Classe I*	*Classes II et III*[2]
1998			
Services généraux	7 832	7 123	709
Transport	16 809	14 708	2 101
Entretien du matériel	9 877	8 774	1 103
Entretien des voies	10 543	9 010	1 533
Total	**45 061**	**39 615**	**5 446**
1999			
Services généraux	8 026	7 286	740
Transport	15 808	13 728	2 080
Entretien du matériel	9 598	8 485	1 113
Entretien des voies	9 776	8 260	1 516
Total	**43 208**	**37 759**	**5 449**
2000			
Services généraux	7 325	6 650	675
Transport	15 606	13 466	2 140
Entretien du matériel	8 669	7 564	1 105
Entretien des voies	9 337	7 742	1 595
Total	**40 937**	**35 422**	**5 515**

1 Le total de l'emploi dans le secteur ferroviaire se limite au personnel des transporteurs (à l'exclusion des services ferroviaires accessoires).
2 Les données peuvent être sous-estimées en raison de l'exclusion d'un certain nombre de plus petites compagnies de chemin de fer de classe III et de certaines compagnies de classe II qui n'ont pas fourni de données sur l'emploi.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216

TRANSPORT PAR AUTOBUS

En 2000, le nombre d'employés à temps plein travaillant dans l'industrie du transport par autobus a augmenté de 3 %. Les exploitants d'entreprises de transport scolaire sont ceux qui ont affiché la plus forte hausse, soit 5,7 %.

Le tableau 6-3 indique le nombre total d'employés à temps plein qui ont travaillé dans l'industrie du transport par autobus entre 1998 et 2000.

TABLEAU 6-3 : EMPLOYÉS À TEMPS PLEIN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR AUTOBUS ET DU TRANSPORT URBAIN, 1998 – 2000[1]

	1998	*1999*	*2000*
Services interurbains[2]	1 206	1 193	1 199
Transport scolaire	22 192	21 704	22 952
Services d'autobus nolisés	3 115	3 254	3 339
Services de navette	551	757	717
Transport urbain	35 867	37 164	37 775
Total	**62 931**	**64 072**	**65 982**

Note : Des données d'emploi désagrégées par catégorie sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel 2001 sur les transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215, totalisations spéciales et Transports Canada

CAMIONNAGE

Le nombre total d'emplois dans l'industrie canadienne du camionnage a augmenté de 2,3 % entre 1997 et 1999. Cette hausse a été alimentée essentiellement par l'augmentation du nombre d'employés travaillant pour de moyennes et grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Plus de 15 000 emplois ont été créés dans ce segment de l'industrie entre 1998 et 2000.

Le tableau 6-4 illustre le nombre total d'emplois dans l'industrie canadienne du camionnage entre 1997 et 2000.

TABLEAU 6-4 : TOTAL DE L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1997 – 2000

	1997	*1998*	*1999*	*2000*
Pour compte d'autrui				
Moyennes et grandes entreprises [1]	91 654	92 424	102 637	108 238
Petites entreprises [2]	35 033	36 333	29 182	N/D
Entreprises privées [3]	17 592	17 600	19 276	N/D
Propriétaires-exploitants	64 242	63 304	60 488	N/D
Total partiel	**208 521**	**209 661**	**211 583**	N/D
Chauffeurs-livreurs [4]	98 900	100 409	102 800	N/D
Total	**307 421**	**310 070**	**314 383**	**N/D**

Note : N/D = Non disponible.
Des données d'emploi désagrégées par catégorie et par région sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel 2001 sur les transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

1 Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui touchent des recettes d'exploitation annuelles égales ou supérieures à 1 million $.
2 Comprend les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui touchent des recettes d'exploitation annuelles supérieures à 30 000 $ et inférieures à 1 million $. Comprend les employés à temps partiel.
3 L'Enquête sur le camionnage privé de Statistique Canada a été suspendue jusqu'à nouvel ordre. Les données relatives à 1998 et 1999 sont des estimations de Transports Canada reposant sur les données de 1997.
4 D'après les données censitaires de 1996. Valeurs estimatives pour 1998 et 1999.

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 53-222; EERH, cat. 72-002, Bulletin de service, cat. 50-002, données censitaires de 1996, totalisations spéciales et Transports Canada

SERVICES DE TAXI ET DE LIMOUSINE

Le nombre total d'emplois dans les entreprises qui fournissent des services de taxi et de limousine a augmenté de 19,7 % entre 1999 et 2001. La plupart de ces nouveaux employés travaillaient au service d'entreprises en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique.

TABLEAU 6-5 : L'EMPLOI DANS LES SERVICES DE TAXI ET DE LIMOUSINE, PAR PROVINCE, 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001* [2]
Nouveau-Brunswick	221	261	229	227
Québec	2 288	2 199	2 561	2 747
Ontario	4 091	3 923	4 374	4 633
Manitoba	499	560	689	1 024
Colombie-Britannique	3 485	3 384	3 692	3 905
Nunavut [1]		36	37	42
Autre [3]	1 842	1 667	1 965	1 818
Canada	**12 426**	**12 030**	**13 547**	**14 396**

Note : Entreprises classifiées conformément au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

1 Les niveaux d'emploi de 1999 dans les services de taxi au Nunavut sont basés sur 9 mois de données.
2 L'an 2001 est basé sur 11 mois de données établies en moyenne annuelle.
3 Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Saskatchewan, Alberta et Yukon.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM et totalisations spéciales

Le tableau 6-5 illustre les données d'emploi dans les services de taxi et de limousine par province entre 1998 et 2001.

TRANSPORT MARITIME

Le nombre total d'emplois dans l'industrie du transport maritime a augmenté de 16,3 % depuis 1999. Même si le nombre d'emplois a augmenté dans toutes les régions, ce sont l'Ontario et la Colombie-Britannique qui ont affiché les plus fortes hausses, avec plus d'un millier d'emplois créés dans chacune de ces deux provinces depuis trois ans.

Le tableau 6-6 illustre le nombre annuel moyen d'emplois dans l'industrie du transport maritime entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-6 : NOMBRE ANNUEL MOYEN D'EMPLOIS DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME, 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001*
Nouvelle-Écosse [1 2]	613	691	733	758
Nouveau-Brunswick [1]	1 281	1 247	1 275	1 369
Québec [1 2]	1 522	1 633	1 921	2 403
Ontario [1 2 3]	1 912	2 117	2 455	3 155
Colombie-Britannique [1]	5 512	5 719	6 140	6 568
Autre	1 042	1 180	1 286	1 357
Canada [1 2 3]	11 882	12 587	13 810	15 610
Total [4]	**20 477**	**21 684**	**22 905**	**25 217**

Note : Toutes les données sont basées sur 12 mois de données établies en moyenne annuelle et sur 11 mois pour l'an 2001. Entreprises classifiées conformément au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

1 Comprend le transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs.
2 Comprend le transport sur les eaux intérieures.
3 Comprend le transport par eau de tourisme et d'agrément.
4 Comprend les services de soutien (c.-à-d. les activités de soutien au transport par eau).

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM et totalisations spéciales

EXPLOITANTS DE TRAVERSIERS

Le nombre total d'emplois chez les exploitants canadiens de traversiers est resté relativement stable depuis 1998. En 2000, la baisse de l'emploi observée dans l'Est a surpassé les hausses d'effectifs signalées par les exploitants de traversiers en Colombie-Britannique, ce qui a entraîné une légère baisse du niveau d'emploi global.

Le tableau 6-7 illustre le nombre d'employés des exploitants canadiens de traversiers, par région, entre 1998 et 2000.

TABLEAU 6-7 : RÉPARTITION RÉGIONALE DES EMPLOYÉS DES OPÉRATEURS DE TRAVERSIERS, 1998 – 2000

	1998	*1999*	*2000*
Région de l'Atlantique[1]	1 670	1 670	1 490
Québec	710	710	680
Ontario	335	335	313
Colombie-Britannique	4 822	4 792	4 982
Prairies et Territoires[2]	57	65	65
Total	**7 594**	**7 572**	**7 530**

Note : Données limitées aux membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. Les données sont susceptibles de sous-estimer l'emploi réel, puisque des données d'emploi n'étaient pas disponibles pour tous les opérateurs de traversiers.

1 Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve.

2 Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.

Source : Association canadienne des opérateurs de traversiers

Administrations portuaires canadiennes

En 2001, le nombre d'employés travaillant pour les administrations portuaires canadiennes a légèrement baissé pour la deuxième année d'affilée, faisant reculer le nombre d'emplois de 8 % par rapport à 1999.

Le tableau 6-8 illustre les données d'emploi des administrations portuaires canadiennes, par catégorie, entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-8 : EMPLOI AU SEIN DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001*
Administration	315	346	332	325
Gestion	219	215	216	201
Autre	647	694	618	630
Total	**1 180**	**1 255**	**1 166**	**1 157**

Note : Les totaux ne correspondent pas à la somme des catégories puisque certains ports n'ont pas fourni une ventilation détaillée de leur personnel.

Source : Administrations portuaires canadiennes

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le nombre d'emplois à temps plein au sein de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent baisse régulièrement depuis plusieurs années. Même si le nombre d'emplois a baissé dans chaque catégorie, les employés affectés aux opérations ont été les plus touchés par les compressions d'effectifs.

TABLEAU 6-9 : EMPLOI PAR CATÉGORIE, CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1998 – 2001

	1998[1]	*1999*[2]	*2000*[2]	*2001*[2]
Gestion	15	11	12	11
Administration	70	65	67	67
Opérations	540	499	491	490
Total	**625**	**575**	**570**	**568**
Temporaires	33	39	31	31

1 Au 31 décembre 1998, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

2 Au 31 décembre, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le tableau 6-9 illustre le nombre d'emplois par catégorie au sein de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1998 et 2001.

Administrations de pilotage et Associations d'employeurs maritimes

Le nombre total d'emplois dans les administrations de pilotage canadiennes est à la hausse depuis le milieu des années 1990. En 2001, le nombre d'employés a légèrement augmenté de 1,1 %.

Le tableau 6-10 illustre les niveaux d'emploi dans les administrations de pilotage canadiennes et les associations d'employeurs maritimes entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-10 : EMPLOI DANS LES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE ET LES ASSOCIATIONS D'EMPLOYEURS MARITIMES, 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001*
Administrations de pilotage				
Grands Lacs	83	86	89	87
Atlantique	72	72	78	81
Laurentides	224	228	233	239
Pacifique	167	167	168	167
Associations d'employeurs (AE)				
AE Maritimes[1]	1 279	1 253	1 195	1 163
AE Maritimes de la Colombie-Britannique[2]	3 604	3 576	3 656	3 548

Note : Des données d'emploi désagrégées sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel 2001 sur les transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

1 Comprend les ports de Montréal, Trois-Rivières, Bécancour, Toronto et Hamilton.

2 Comprend les ports de Vancouver, New Westminster, Prince Rupert, Chemainus, Port Alberni, Victoria, Port Simpson, Stewart et une catégorie « autres ».

Source : Administrations canadiennes de pilotage, Association des employeurs maritimes, Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique

Transport aérien

En 2000, l'emploi dans l'industrie canadienne du transport aérien a augmenté de 2,1 %. Les transporteurs aériens de niveau I à III ont signalé de fortes hausses dans toutes les catégories d'emplois, avec une augmentation globale de 9 % des effectifs.

Le tableau 6-11 illustre les niveaux d'emploi dans l'industrie canadienne du transport aérien entre 1998 et 2000.

TABLEAU 6-11 : EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, 1998 – 2000

	1998	*1999*	*2000[P]*
Niveaux I à III[1]			
Pilotes et copilotes	7 205	8 041	8 792
Autre personnel navigant	10 054	10 098	11 100
Gestion et administration générales	4 022	4 227	4 813
Autre personnel	31 831	31 499	33 995
Total	**53 112**	**53 865**	**58 700**
Niveau IV – total	**5 456**	**4 287**	**N/D[3]**
Niveaux I à IV – total	**58 568**	**58 152**	**N/D[3]**
Total général y compris services connexes[2]	**76 929**	**81 211**	**82 907**

P = Données préliminaires.

1 Définitions des niveaux de 1998 à 1999.
- Niveaux I à III : transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus.
- Niveau IV : transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I à III qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

2 - Services connexes : emplois qui sont rattachés à l'industrie du transport aérien mais qui ne sont pas définis dans le catalogue de Statistique Canada.
- Totalisations d'emploi de la publication de Statistique Canada, « Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail », qui sont dérivées d'une classification de l'industrie du transport aérien conforme au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).
- « Total général, y compris services connexes » : ne comprend pas les emplois rattachés au transport de tourisme et d'agrément en hélicoptère et en montgolfière.

3 À partir de l'an 2000, les données pour les transporteurs de niveau IV ne seront plus disponibles suite à un changement de définition des niveaux effectué par Statistique Canada. La plupart des transporteurs antérieurement classifiés comme transporteurs de niveau IV (sous l'ancienne définition) sont maintenant classifiés sous la nouvelle définition de transporteurs de niveau V, qui n'ont pas à rapporter leurs données d'emploi.

Source : Statistique Canada, Aviation civile canadienne, cat. 51-206, et Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002

Aéroports du Réseau national d'aéroports

En 2001, l'emploi dans les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) a légèrement baissé de 1,5 %. Le nombre d'employés travaillant dans les administrations aéroportuaires canadiennes (AAC) et les administrations aéroportuaires locales (AAL) a augmenté en raison de la création d'une nouvelle administration au cours de l'année.

Le tableau 6-12 illustre le nombre d'employés travaillant dans les aéroports du Réseau national d'aéroports, par région, en 2001.

TABLEAU 6-12 : EMPLOI DANS LES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS, 2001

	AAC/AAL	*Employés de Transports Canada en voie d'être mutés dans les aéroports du RNA*	*Total*
Atlantique[1]	364	-	364
Centre[2]	1 646	-	1 646
Ouest[3]	863	16	879
Territoires[4]	39	-	39
Total	**2 912**	**16**	**2 928**

1 Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick.
2 Ontario, Québec.
3 Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique.
4 Yukon, Nunavut, Territoires du Nord-Ouest.

Source : Administrations aéroportuaires canadiennes, Administrations aéroportuaires locales, Transports Canada

Services de préparation de voyages et de réservations

L'emploi dans le secteur des services de préparation de voyages et de réservations a augmenté de 8 % entre 1997 et 2001.

Le tableau 6-13 donne les chiffres sur l'emploi dans les services de préparation de voyages et de réservations entre 1997 et 2001.

TABLEAU 6-13 : EMPLOI DANS LE SECTEUR DES SERVICES DE PRÉPARATION DE VOYAGES ET DE RÉSERVATIONS, 1997 – 2001

	1997	*1998*	*1999*	*2000*	*2001[3]*
Terre-Neuve et Nouvelle-Écosse	932	920	956	1 090	1 015
Québec	7 414	7 043	7 211	7 052	7 308
Manitoba	630	739	744	598	478
Alberta	3 081	3 098	3 224	3 486	3 642
Colombie-Britannique	6 844	7 198	7 160	7 027	7 033
Autres[1]	14 569	14 650	15 535	16 904	17 633
Canada	**29 466**	**30 487**	**30 488**	**31 179**	**31 805**

1 Agences de voyages, voyagistes, autres services de préparation de voyages et de réservation. Entreprises classifiées conformément au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).
2 Totalisations basées sur des données annuelles établies en moyenne sur 11 mois.
3 Île-du-Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick, Ontario et Saskatchewan. Une désagrégation plus poussée des données provinciales n'est pas disponible pour des raisons de confidentialité de l'information.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM et totalisations spéciales

NAV Canada

En 2001, le nombre d'employés travaillant pour NAV Canada a augmenté de 3,1 % par rapport à l'année précédente. Même si des augmentations ont été enregistrées dans tous les groupes professionnels, ce sont les contrôleurs de la circulation aérienne et les spécialistes de l'information de vol qui ont représenté les deux tiers des nouveaux employés.

Le tableau 6-14 illustre les données d'emploi de NAV Canada, par catégorie, entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-14 : EMPLOIS CHEZ NAV CANADA[1], 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001*
Contrôleurs de la circulation aérienne	2 077	2 175	2 174	2 242
Spécialistes de l'information de vol	839	875	824	866
Technologues en électronique	868	850	795	797
Autres[2]	1 626	1 366	1 553	1 607
Total	**5 410**	**5 266**	**5 346**	**5 512**

1 Au 31 décembre de chaque année.
2 Comprend les ingénieurs, les pilotes, le personnel de soutien technique, le personnel administratif et la direction.

Source : Rapport annuel de NAV Canada

AUTRES EMPLOIS

En 2001, l'emploi dans les entreprises qui fournissent des services de transport en commun[4] ou d'autres services accessoires à l'industrie du transport par autobus a légèrement baissé de 2,1 %. La même année, plus de 2 500 emplois ont été créés dans d'autres services de transport. L'emploi dans le secteur du transport par pipeline est resté stable.

Le tableau 6-15 indique l'emploi dans d'autres professions directement reliées aux transports entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-15 : AUTRES EMPLOIS DIRECTS RELIÉS AUX TRANSPORTS, 1998 – 2001

	1998	*1999*	*2000*	*2001*[1]
Autres services de transport en commun des passagers	16 454	16 963	17 693	16 587
Autres services de transport[2]	46 541	49 609	50 693	53 225
Transport par pipeline	4 664	4 577	4 898	4 992
Total	**67 659**	**71 149**	**73 284**	**74 804**

Note : Entreprises classifiées conformément au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

1 L'an 2001 est basé sur 12 mois de données établies en moyenne annuelle.

2 Données d'emploi qui ne sont pas affectées à un mode en particulier et qui peuvent être définies comme étant de nature multimodale. Comprend le transport de tourisme et d'agrément - terrestre et autre, les activités de soutien - terrestres et autres, les intermédiaires en transport de marchandises.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM et totalisations spéciales

SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Le nombre d'employés (équivalents temps plein) directement affectés au secteur des transports dans les ministères et organismes fédéraux est à la baisse depuis le milieu des années 1990. En 2001-2002, le nombre d'équivalents temps plein a reculé de 2 %, pour passer à 8 271.

Le tableau 6-16 illustre le nombre d'équivalents temps plein prévus qui sont directement affectés au secteur des transports dans les ministères et organismes fédéraux depuis quatre ans.

TABLEAU 6-16 : ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN PRÉVUS DANS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES FÉDÉRAUX

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*
Transports Canada	4 480	4 204	4 071	4 154
Garde côtière canadienne	3 945	4 086	3 928	3 603
Bureau de la sécurité des transports	229	234	230	235
Office des transports du Canada	249	249	251	271
Tribunal de l'aviation civile	8	8	8	8
Total	**8 911**	**8 781**	**8 488**	**8 271**

Source : Budgets des dépenses 1997-2000, Budget principal des dépenses du gouvernement fédéral

SALAIRES

En 2001, les salaires hebdomadaires moyens ont légèrement augmenté dans tous les segments de l'industrie des transports, à l'exception du secteur du transport par pipeline, où ils ont baissé pour la deuxième année d'affilée.

Le tableau 6-17 indique les salaires hebdomadaires moyens dans le secteur des transports et de l'entreposage, par mode, entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-17 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE, PAR MODE, 1998 – 2001

(dollars courants)

	1998	*1999*	*2000*	*2001*[6]
Ensemble de l'économie	632	639	654	664
Ensemble des transports et de l'entreposage[2]	705	716	728	741
Transport ferroviaire[3]	856	872	877	887
Transport maritime[3]	893	906	930	971
Transport aérien[3]	833	851	859	883
Camionnage[4]	670	668	680	692
Transport en commun[4,5]	579	585	592	611
Transport par pipeline	1 146	1 221	1 208	1 177

Note : Totalisations basées sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

1 Ne comprend pas les propriétaires-exploitants, les entreprises de camionnage privées, les services de livraison ou les employés du gouvernement.

2 Données disponibles uniquement pour les transports et l'entreposage.

3 Comprend les services de soutien (c.-à-d. les emplois rattachés à une industrie particulière et qui sont définis dans l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) de Statistiques Canada, cat. 72-002).

4 Ne comprend pas les services de soutien.

5 Les totalisations des données salariales pour le transport en commun sont comprises dans la matrice (EERH) : Transport en commun et transport terrestre de voyageurs. Cette matrice tient compte des données salariales comprises dans les matrices (EERH) suivantes : Services urbains de transport en commun; Transport interurbain et rural par autobus; Services de taxi et de limousine; Transport scolaire et transport d'employés par autobus; Services d'autobus nolisés; et une catégorie, autres services de transport en commun et de transport terrestre de voyageurs.

6 Estimation annuelle basée sur une moyenne pondérée de 11 mois de l'année.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM et totalisations spéciales

TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2000, le salaire annuel moyen a augmenté de 2,8 % dans l'industrie du transport ferroviaire. Même si les salaires ont augmenté dans tous les groupes professionnels, ce sont les employés des services généraux qui ont touché les plus fortes hausses, soit de 6,7 %.

Le tableau 6-18 illustre le salaire annuel moyen dans l'industrie du transport ferroviaire, par catégorie d'emploi, entre 1998 et 2000.

4 Cela englobe les entreprises qui ne sont pas visées par l'Enquête de Statistique Canada sur l'industrie du transport par autobus.

TABLEAU 6-18 : RÉMUNÉRATION ANNUELLE MOYENNE DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, 1998 – 2000

(dollars courants)

	Total, secteur ferroviaire[1]	*Classe I*	*Classes II et III*
1998			
Services généraux	59 934	61 345	45 749
Transport	62 771	64 275	52 244
Entretien du matériel	46 056	45 470	50 725
Entretien des voies	49 497	50 565	43 227
Total	**55 508**	**56 465**	**48 549**
1999			
Services généraux	60 976	62 445	46 497
Transport	66 670	68 636	53 691
Entretien du matériel	46 836	46 580	48 786
Entretien des voies	50 695	52 186	42 575
Total	**57 592**	**58 887**	**48 622**
2000			
Services généraux	65 042	66 750	48 214
Transport	67 014	69 010	54 453
Entretien du matériel	47 922	47 763	49 011
Entretien des voies	52 171	53 800	44 270
Total	**59 233**	**60 724**	**49 654**

Note : Des données révisées pour 1996 et 1997 sont disponibles dans l'addenda du rapport annuel 2001 sur les transports au Canada sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/fr/t-facts3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm.

1 L'emploi total dans le secteur ferroviaire se limite au personnel des transporteurs.

Source : Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, cat. 52-216

TRANSPORT ROUTIER

Cette section analyse le salaire annuel moyen dans l'industrie du transport par autobus et du camionnage.

TRANSPORT PAR AUTOBUS

En 2000, le salaire annuel moyen a augmenté dans tous les segments de l'industrie du transport par autobus. Les employés des entreprises de services d'autobus nolisés ont touché les plus fortes hausses, soit de 13 %.

Le tableau 6-19 illustre le salaire annuel moyen dans différents segments de l'industrie du transport par autobus entre 1998 et 2000.

TABLEAU 6-19 : SALAIRE ANNUEL MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS, 1998 – 2000

(dollars courants)

	1998	*1999*	*2000*
Transport interurbain	38 627	35 250	37 718
Transport scolaire	16 527	17 946	19 291
Services d'autobus nolisés	24 141	22 052	24 910
Navettes et autobus de tourisme	22 221	21 701	22 443
Transport en commun	53 826	53 356	54 175

Note : Les données comprennent les employés à temps plein et à temps partiel des entreprises dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur à 2 millions $. Les salaires comprennent les avantages sociaux.

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215; Transports Canada et totalisations spéciales

CAMIONNAGE

En 2001, le salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie canadienne du camionnage a légèrement augmenté de 1,7 %. Les salaires ont été majorés dans toutes les provinces, à l'exception du Nouveau-Brunswick, où une forte baisse de 8,4 % a été enregistrée. Bien que par le passé la Colombie-Britannique ait affiché les salaires hebdomadaires les plus élevés, en 2001, l'Ontario est passé au premier rang avec des salaires hebdomadaires supérieurs de 12,8 % à la moyenne nationale. Les salaires les plus bas ont été enregistrés au Nouveau-Brunswick.

Le tableau 6-20 indique le salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, par province, entre 1998 et 2001.

TABLEAU 6-20 : SALAIRE HEBDOMADAIRE MOYEN DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 1998 – 2001

(dollars courants)

	1998	*1999*	*2000*	*2001*[1]
Est du Canada				
Terre-Neuve	558	587	639	654
Île-du-Prince-Édouard	511	513	533	549
Nouvelle-Écosse	539	557	584	597
Nouveau-Brunswick	577	551	540	495
Québec	571	578	581	583
Ontario	752	727	751	781
Ouest du Canada				
Manitoba	645	655	682	700
Saskatchewan	642	619	621	638
Alberta	666	703	705	705
Colombie-Britannique	755	738	752	766
Yukon	663	625	616	637
Canada	**670**	**668**	**680**	**692**

Note : Entreprises classifiées conformément au nouveau Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

1 Moyenne basée sur les moyennes pondérées des 11 mois de l'année.

Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH), cat. 72-002, CANSIM

TRANSPORT MARITIME

Les coûts annuels de main-d'œuvre des transporteurs maritimes établis au Canada ont augmenté en moyenne de 4 % entre 1997 et 2000. Les salaires ont augmenté dans toutes les catégories, les employés autres que les membres d'équipage des navires ayant touché la plus forte hausse, soit de 2,7 %, en 1999. Les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont touché des salaires supérieurs de 17 % à ceux de leurs homologues travaillant pour le gouvernement et les transporteurs privés la même année.

Le tableau 6-21 illustre les coûts de main-d'œuvre annuels moyens par employé des transporteurs maritimes établis au Canada entre 1997 et 2000.

TABLEAU 6-21 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ, TRANSPORTEURS MARITIMES ÉTABLIS AU CANADA, 1997 – 2000

(dollars courants)

	1997	*1998*	*1999*	*2000*[1]
Transporteurs gouvernementaux et privés				
Équipages	51 429	51 020	51 669	51 669
Autres	42 422	43 721	43 866	43 866
Total	**48 154**	**47 763**	**48 975**	**48 975**
Pour compte d'autrui[2]				
Équipages	62 377	61 156	61 765	61 765
Autres	41 748	47 533	50 137	50 137
Total	**56 915**	**57 127**	**59 401**	**59 401**
Total				
Équipages	57 065	56 703	57 591	57 591
Autres	42 147	45 209	46 418	46 418
Total	**52 370**	**52 540**	**54 588**	**54 588**

1 Estimations.
2 À l'exclusion des employés des exploitants de bateaux d'excursion.

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, cat. 54-205.

TRANSPORT AÉRIEN

Les coûts de main-d'œuvre des transporteurs aériens canadiens ont augmenté de plus de 10 % dans chaque catégorie d'emploi depuis 1998. En 2000, les pilotes et les copilotes ont touché les plus fortes hausses, soit de 7,4 %.

Le tableau 6-22 indique les coûts annuels de main-d'œuvre des transporteurs aériens canadiens, par catégorie d'emploi, entre 1998 et 2000.

TABLEAU 6-22 : COÛTS ANNUELS DE MAIN-D'ŒUVRE PAR EMPLOYÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS, 1998 – 2000

(dollars courants)

	1998	*1999*	*2000*
Niveaux I à III[2]			
Pilotes et copilotes	81 295	84 250	90 462
Autre personnel navigant	37 192	41 284	41 795
Gestion et administration	52 551	57 298	58 367
Autre personnel	43 188	46 441	48 602
Total	**48 069**	**51 971**	**54 391**
Niveau IV - total	**42 863**	**44 945**	**N/D**[3]
Niveaux I à IV - total	**47 650**	**51 453**	**N/D**[3]

1 Données préliminaires.
2 Définitions des niveaux de 1998 à 1999 :
Niveaux I à III : transporteur aérien canadien qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus.
Niveau IV : transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I à III qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500 000 $ des services aériens pour lesquels il détenait une licence.
3 À partir de 2000, les données pour les transporteurs de niveau IV ne seront plus disponibles dû à un changement de définition des niveaux effectué par Statistique Canada. La plupart des transporteurs antérieurement classifiés comme transporteurs de niveau IV (sous l'ancienne définition) apparaissent maintenant sous la nouvelle définition de transporteurs de niveau V qui n'ont pas à rapporter leurs données d'emploi.

Source : Statistique Canada, Aviation civile canadienne, cat. 51-206.

TRANSPORTS ET ÉCHANGES COMMERCIAUX

7

Le ralentissement économique observé en 2001 dans les économies nord-américaines ainsi que dans celles d'autres pays industrialisés a eu un impact sur les échanges commerciaux du Canada avec les autres pays.

Les transports sont indispensables aux échanges commerciaux et à la croissance économique de tous les pays. Dans l'économie ouverte du Canada, les transactions commerciales nécessitent le transport de produits à l'intérieur ou entre les provinces et les territoires, de même qu'entre le Canada et divers autres pays. La croissance et la structure des échanges commerciaux n'influent pas seulement sur la demande de transport, mais également sur le choix du mode de transport.

Dans ce chapitre, nous analysons le rapport étroit entre les échanges commerciaux intérieurs et internationaux du Canada et les transports de 1997 à 2000, et nous examinons les données de 2001 qui sont disponibles. Les échanges intérieurs sont analysés sous l'angle des produits et des services[1] transportés à l'intérieur et entre les provinces[2]. Les échanges internationaux sont analysés sous l'angle de la structure du commerce et du choix du mode de transport.

Les besoins de transport des produits sont différents de ceux des services. En 1999, le commerce des services s'est chiffré à 1 088 milliards $, essentiellement dans les limites du Canada (964 milliards $). Le commerce des services a représenté les deux tiers du commerce intérieur, mais seulement 15 % du commerce international. La chaîne de transport désigne le choix du mode et la logistique et s'applique au mouvement des marchandises. En 1999, le commerce des marchandises a été évalué à 1 170 milliards $, dont 495 milliards $ transportés à l'intérieur et entre les provinces. Le commerce des produits a représenté près de 85 % du commerce international et plus de 33 % du commerce intérieur.

Les tableaux 7-1 et 7-2 présentent le commerce intérieur et international en fonction des produits et des services.

TABLEAU 7-1 : ÉCHANGES INTÉRIEURS ET INTERNATIONAUX DE PRODUITS AU CANADA SELON LA VALEUR ET LE VOLUME, 1999 – 2000

	-- Échanges intérieurs --			*Échanges internationaux*		
	Intra-provinciaux	*Inter-provinciaux*	*Total*	*Exportations*	*Importations*	*Total*
Valeur[1]	(Milliards de dollars)					
1999	387,6	107,6	495,2	354,9	320,2	675,1
2000	N/D	N/D	N/D	412,9	356,9	769,8
Volume[2]	(Millions de tonnes métriques)					
1999	270,0	185,6	455,6	489,8	203,4	693,2
2000	279,6	191,2	470,8	503,5	208,7	712,2

1 Valeur non disponible pour les échanges intérieurs en 2000; les échanges internationaux sont fondés sur les données douanières. Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens.

2 Le volume des échanges intérieurs est sous-estimé, car les entreprises de camionnage privées, les petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants et les entreprises de messageries en sont exclus. Les tonnes estimatives sur les échanges internationaux sont fondées sur des facteurs de conversion mis au point par Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, Division des entrées-sorties, Division du commerce international, cat. 65-202 et 65-203; Totalisations spéciales; Division des transports, Enquêtes modales, Totalisations spéciales; Transports Canada.

TABLEAU 7-2 : ÉCHANGES INTÉRIEURS ET INTERNATIONAUX DE SERVICES AU CANADA, 1999 – 2000

(Milliards of dollars)

	-- Échanges intérieurs --			*Échanges internationaux*		
	Intra-provinciaux	*Inter-provinciaux*	*Total*	*Exportations*	*Importations*	*Total*
Valeur[1]						
1999	882,1	81,5	963,6	74,1	50,0	124,1
2000	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D

1 Valeur non disponible pour les échanges intérieurs en 2000.

Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties.

1 « Produits » désigne les produits primaires et manufacturés. « Services » désigne les activités comme le transport et l'entreposage, les services de communication, le commerce de gros et de détail, les finances, l'assurance et l'immobilier, les services commerciaux et personnels et, enfin, divers autres services.

2 Les échanges interprovinciaux sont estimés au moyen du Système d'information provincial sur les comptes nationaux, qui repose sur les entrées et les sorties. Statistique Canada a récemment publié une nouvelle série chronologique fondée sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), laquelle ne comporte pas une ventilation modale des échanges commerciaux provinciaux. Il n'existe pas de données sur les échanges interprovinciaux pour l'année 2000.

ÉCHANGES INTÉRIEURS

APERÇU

Entre 1997 et 1999, la valeur des échanges intérieurs de produits et de services est passée de 1 355 milliards $ à environ 1 459 milliards $ en dollars courants. Cela représente un taux de croissance annuel moyen de 4 %. En dollars constants (1997), ce taux de croissance annuel moyen n'a toutefois été que de 2,4 %. Comme nous le verrons ultérieurement dans ce chapitre, la croissance des échanges intérieurs a été modeste par rapport à la croissance du commerce international au cours de la même période.

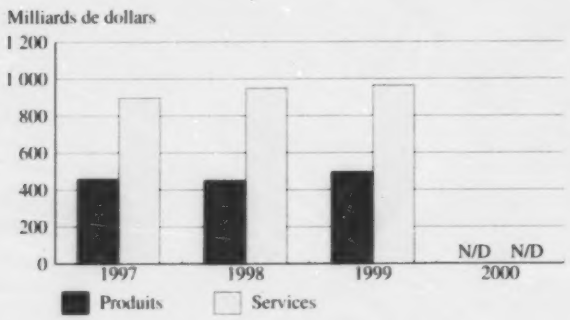
Le tableau 7-1 illustre les échanges intérieurs et internationaux de produits au Canada selon la valeur et le volume en 1999 et en 2000.

Les services ont dominé les échanges intérieurs entre 1997 et 1999, avec une part moyenne de 67 %, le tiers restant étant la part des produits. Entre 1997 et 1999, la valeur des services échangés est passée de 897 milliards $ à près de 964 milliards $.

Les échanges intraprovinciaux de produits et de services ont représenté la majeure partie des échanges intérieurs, soit 87 % durant la période. La valeur des échanges interprovinciaux a augmenté au taux annuel moyen de 4 %, passant de 175 milliards $ en 1997 à 189 milliards $ en 1999.

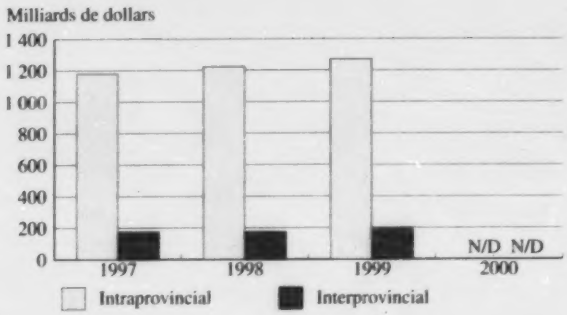
Les figures 7-1 et 7-2 illustrent les échanges commerciaux intérieurs du Canada par type et par secteur entre 1997 et 2000.

FIGURE 7-1 : ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR TYPE, 1997 – 2000



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

FIGURE 7-2 : ÉCHANGES INTÉRIEURS, PAR SECTEUR, 1997 – 2000



Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

COMPOSITION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX ET RÉPARTITION PAR MODE

Comme nous l'avons déjà vu, les services ont dominé les échanges intérieurs entre 1997 et 1999. Les principaux types de services qui ont contribué à ces échanges étaient les services commerciaux et financiers, le commerce de gros et de détail, le secteur gouvernemental, la construction et les transports. Les produits échangés à l'échelle nationale ont affiché une augmentation annuelle de près de 4 % au cours de la même période, passant de 457 milliards $ à près de 500 milliards $. Les matières usinées et les produits manufacturés ont représenté environ 80 % du total des échanges intérieurs, alors que les produits primaires et les matières brutes ont représenté les 20 % restants.

En termes de volume, le flux des produits à l'intérieur des frontières nationales est passé de 427 millions de tonnes en 1997 à 471 millions de tonnes en 2000, soit une augmentation moyenne de près de 3,5 % par an. Environ 55 % des volumes expédiés étaient des matières premières et brutes, comme des céréales, du minerai de fer, du bois d'œuvre, des grumes, de la potasse, de la bauxite, du charbon et d'autres minerais non métalliques. Plus de 70 % des activités ferroviaires et maritimes étaient liées au transport des produits primaires en 2000. Il ne faut pas s'étonner qu'environ 70 % des activités des entreprises de camionnage pour compte d'autrui aient porté sur le transport de produits et de matières manufacturés et usinés.

Le tableau 7-3 résume la répartition modale des flux intérieurs de marchandises en 2000 en fonction du volume. Le rail s'est classé au premier rang, avec une part de 45 % (210 millions de tonnes). Il a été suivi de près par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui[3] avec 43 % (205 millions de tonnes), et par le transport maritime avec 12 % (55 millions de tonnes). La part des entreprises de camionnage ne tient pas compte

3 Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui englobent les transporteurs de classes I et II ayant leur siège au Canada qui déclarent des recettes annuelles interurbaines égales ou supérieures à 1 million $, selon la définition de Statistique Canada dans l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Les services de messageries de même que les activités des transporteurs privés et des propriétaires-exploitants sont exclus de l'enquête.

des activités des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, des entreprises de camionnage privées et des petits propriétaires-exploitants. En 2000, les marchandises conteneurisées ont représenté 7 % du tonnage ferroviaire intérieur, mais à peine 1 % du tonnage maritime intérieur. L'importance de la conteneurisation dans les activités de camionnage intérieures est impossible à mesurer, car il n'existe pas de données pertinentes.

TABLEAU 7-3 : FLUX INTÉRIEURS DE TRANSPORT, PAR PRODUIT ET PAR MODE, 2000

(Millions de tonnes métriques)

	Transport ferroviaire[1]	*Transport maritime*	*Camionnage pour compte d'autrui*	*Transport aérien*	*Total*
Produits primaires					
Céréales	26,8	4,7	3,4	-	34,9
Produits forestiers	19,6	12,3	26,0	-	57,9
Minerais métalliques	50,6	9,5	2,1	-	62,2
Minerais non métalliques	23,5	11,9	16,5	-	51,9
Combustibles minéraux	39,4	5,4	9,8	-	54,6
Total	159,9	43,8	57,8	-	261,5
Produits manufacturés	50,3	11,7	146,8	0,5	209,3
Ensemble des produits	**210,2**	**55,5**	**204,6**	**0,5**	**470,8**

Note : Les flux de trafic tiennent compte des mouvements des expéditions, c'est-à-dire des chargements ou des déchargements (pas de double comptabilisation).

1 Données préliminaires relatives au transport ferroviaire 2000 (estimatives).

Source : Transports Canada, d'après diverses publications de Statistique Canada

ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX

Les échanges intraprovinciaux ont continué de constituer la majorité des échanges intérieurs avec une part de 87 % entre 1997 et 1999. Les services ont dominé ce segment, avec une part de 70 %, contre 30 % pour les échanges de produits. En 1999, la valeur des services échangés a atteint 882 milliards $, alors que la valeur des produits échangés s'est chiffrée à 388 milliards $.

En 1999, l'Ontario s'est classé au premier rang au chapitre des échanges de produits et de services, avec une part de 40 % (149 milliards $ pour les produits et 355 milliards $ pour les services). Le Québec est arrivé au deuxième rang, avec 22 %, suivi de la Colombie-Britannique et des territoires, avec 14 %, et de l'Alberta, avec 13 %. Le Manitoba, la Saskatchewan et les provinces de l'Atlantique ont totalisé pour leur part 12 % des échanges. Sur le plan des produits échangés, l'Alberta s'est classée au troisième rang, derrière l'Ontario et le Québec.

En 2000, le camionnage pour compte d'autrui a représenté plus de 55 % de l'ensemble des échanges intraprovinciaux, évalués à 280 millions de tonnes. Le trafic ferroviaire s'est classé au deuxième rang avec 32 %, suivi du transport maritime à 13 %.

TABLEAU 7-4 : ÉCHANGES INTRAPROVINCIAUX, PAR TYPE, 1999

(Milliards de dollars)

	Produits	*Services*	*Total*	*Part en (%)*
Ontario	149	355	504	39,7
Québec	82	191	273	21,5
Colombie-Britannique et Territoires	48	127	176	13,8
Alberta	63	97	159	12,5
Manitoba et Saskatchewan	23	57	80	6,3
Provinces de l'Atlantique	22	55	77	6,1
Total	**388**	**882**	**1 270**	**100**

Source : Statistique Canada, Division des entrées et sorties

TABLEAU 7-5 : FLUX DE TRANSPORT INTÉRIEURS, PAR SECTEUR ET PAR MODE, 2000

(Millions de tonnes métriques)

	Transport ferroviaire[1]	*Transport maritime*	*Camionnage pour compte d'autrui*	*Transport aérien*	*Total*
Secteur					
Intraprovinciaux	88,1	37,4	154,1	N/D	279,6
Interprovinciaux	122,1	18,1	50,5	N/D	190,7
Total	**210,2**	**55,5**	**204,6**	**0,5**	**470,8**

Note : N/D = non disponible
Les flux de trafic tiennent compte des mouvements des expéditions, c'est-à-dire des chargements ou des déchargements (pas de double comptabilisation).

1 Données préliminaires relatives au transport ferroviaire 2000 (estimatives).

Source : Transports Canada, d'après diverses publications de Statistique Canada

Le tableau 7-4 illustre les échanges intraprovinciaux en 1999 par type. Le tableau 7-5 illustre la distribution modale des échanges intérieurs par secteur en 2000.

Le volume des expéditions de produits manufacturés est en général un solide indicateur des activités de camionnage. Entre 1997 et 2000, la valeur des expéditions de produits manufacturés a affiché de bons résultats, augmentant au taux annuel moyen de 8 %, et passant de 426 milliards $ à 537 milliards $. Les commandes en carnet (qui passent en général pour un indicateur des expéditions futures) ont augmenté au taux moyen de 12 % au cours de la même période.

L'année 2001 a marqué une pause dans la croissance économique, et les expéditions de produits manufacturés ont reculé de 5 %, la première baisse annuelle enregistrée depuis 10 ans. Les commandes en carnet ont également reculé de 1 %[4]. En dépit du ralentissement économique, les entreprises du secteur tertiaire ont affiché de meilleurs résultats que les entreprises de produits, avec une croissance de près de 1 % en 2001, alors que la croissance des entreprises de produits a reculé de 2 % au troisième trimestre de 2001[5].

ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX

Les échanges interprovinciaux ont représenté une part relativement peu importante (13 %) des échanges intérieurs entre 1997 et 1999. Le commerce interprovincial

4 Statistique Canada, série CANSIM, tableau 304-0014.

5 Statistique Canada, Infomat, cat. 11-002, février 2002.

a augmenté de 4 %, pour passer de 175 milliards $ à 189 milliards $ en 1999. Les produits ont dominé ce secteur, avec 108 milliards $ en 1999 et près de 60 % des échanges interprovinciaux. Parmi les principaux produits échangés, il faut mentionner les produits alimentaires, les machines et équipements et les combustibles minéraux.

Comme en témoigne le tableau 7-5, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont transporté près de 90 % du total des marchandises interprovinciales.

En dépit de leur importance modeste, les échanges interprovinciaux favorisent d'importantes relations économiques entre les provinces. La section qui suit analyse les grands couloirs vers l'Ouest et vers l'Est afin d'illustrer les principaux axes des échanges commerciaux interprovinciaux.

Principaux couloirs Est–Ouest

En 1999, les échanges vers l'Ouest et vers l'Est ont été pratiquement équilibrés, les premiers se chiffrant à 95,3 milliards $ et les deuxièmes à 93,8 milliards $. Six flux commerciaux d'une valeur de plus de 10 milliards $ chacun ont totalisé 100 milliards $ d'échanges interprovinciaux, soit plus de 50 % du total des échanges interprovinciaux. De ces six flux, trois allaient vers l'Ouest : Québec vers l'Ontario, Ontario vers l'Alberta et Ontario vers la Colombie-Britannique. Les trois autres se sont faits en direction de l'Est : Ontario vers le Québec, Ontario vers les provinces de l'Atlantique et Alberta vers l'Ontario. Les figures 7-3 et 7-4 illustrent les cinq principaux flux d'échanges interprovinciaux vers l'Ouest et vers l'Est et démontrent les liens serrés qui existent entre les provinces voisines. Comme en témoignent ces figures, l'Ontario était présent dans huit des dix principaux flux d'échanges interprovinciaux.

Si l'on étudie les échanges interprovinciaux sous l'angle des paires de provinces dans les deux sens, les échanges Québec–Ontario se sont classés au premier rang, représentant 54 milliards $ ou près de 29 % du total des échanges commerciaux interprovinciaux. Les échanges Ontario–Alberta se sont classés au deuxième rang, avec 24 milliards $ (13 %), suivis des échanges Ontario–Colombie-Britannique, avec 16 milliards $ (8 %). Ces trois paires ont représenté près de 50 % du total des échanges interprovinciaux.

FIGURE 7-3 : ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, CINQ PLUS IMPORTANTS FLUX VERS L'OUEST, 1999

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

FIGURE 7-4 : ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX, CINQ PLUS IMPORTANTS FLUX VERS L'EST, 1999

(Milliards de dollars)

Note : À l'exclusion de l'Ontario comme point d'origine.

Source : Transports Canada

TABLEAU 7-6 : ÉCHANGES COMMERCIAUX INTERPROVINCIAUX, PRINCIPAUX COULOIRS EST-OUEST, 1999

(Milliards de dollars)

Couloirs (origine/destination)	*Direction*	*Valeurs des échanges*	*Part en (%)*
Québec / Ontario	Ouest	23,85	12,6
Ontario / Alberta	Ouest	13,58	7,2
Ontario / Colombie-Britannique	Ouest	11,74	6,2
Ontario / Manitoba et Saskatchewan	Ouest	8,79	4,6
Alberta / Colombie-Britannique	Ouest	6,95	3,7
Manitoba et Saskatchewan / Alberta	Ouest	4,28	2,3
Québec / Alberta	Ouest	4,10	2,2
Québec / Colombie-Britannique	Ouest	3,89	2,1
Provinces de l'Atlantique / Ontario	Ouest	3,65	1,9
Provinces de l'Atlantique / Québec	Ouest	3,54	1,9
Québec / Manitoba et Saskatchewan	Ouest	2,50	1,3
Autres couloirs vers l'Ouest	Ouest	8,48	4,5
Total des mouvements vers l'Ouest		**95,33**	**50,4**
Ontario / Québec	Est	29,91	15,8
Ontario / Provinces de l'Atlantique	Est	10,56	5,6
Alberta / Ontario	Est	10,11	5,3
Colombie-Britannique / Alberta	Est	6,36	3,4
Manitoba et Saskatchewan / Ontario	Est	6,17	3,3
Alberta / Manitoba et Saskatchewan	Est	5,86	3,1
Québec / Provinces de l'Atlantique	Est	5,78	3,1
Colombie-Britannique / Ontario	Est	4,34	2,3
Alberta / Québec	Est	2,66	1,4
Manitoba et Saskatchewan / Québec	Est	2,12	1,1
Colombie-Britannique / Québec	Est	2,11	1,1
Autres couloirs vers l'Est	Est	7,77	4,1
Total des mouvements vers l'Est		**93,75**	**49,6**
Total des échanges interprovinciaux		**189,09**	**100,0**

Note : Il n'y a pas double comptabilisation car les exportations d'une province constituent les importations d'une autre. Le commerce interprovincial englobe la valeur des produits et des services.

Source : Transports Canada, à partir de données de Statistique Canada, Division des entrées et sorties

Le tableau 7-6 illustre les principaux flux d'échanges interprovinciaux selon la direction. L'Ontario a été la seule province à enregistrer une balance commerciale positive avec les autres provinces ces dernières années.

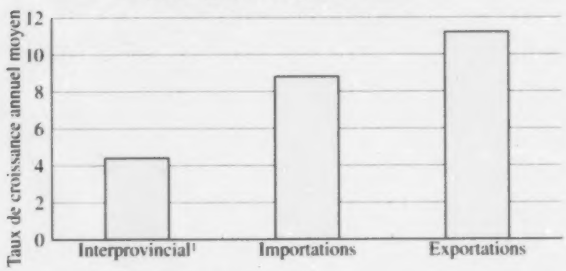
ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Aperçu

L'examen des flux d'échanges internationaux révèle l'importance croissante des marchés extérieurs pour les économies provinciales. Entre 1997 et 2000, les exportations de produits et de services ont augmenté au taux moyen de 11 %, passant de 348 milliards $ à 479 milliards $[6]. Pour ce qui est des importations, le taux de croissance annuel moyen a atteint près de 9 % durant la même période, les importations de produits et services étant passées de 331 milliards $ à 426 milliards $. Les produits échangés ont représenté plus de 85 % du commerce international entre 1997 et 2000, et les services, essentiellement les services commerciaux et les services de transport, ont représenté le reste.

Le rythme de croissance des échanges internationaux à destination/en provenance des provinces et des territoires du Canada a été deux fois plus élevé que celui des échanges interprovinciaux, qui était de près de 4,5 % entre 1997 et 1999. La figure 7-5 illustre les taux de croissance moyens des échanges commerciaux entre 1997 et 2000.

FIGURE 7-5 : TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DES ÉCHANGES INTERPROVINCIAUX ET INTERNATIONAUX, 1997 – 2000



Note : Y compris les produits et les services.
1 Les données relatives à 1997-1999 ne concernent que les échanges interprovinciaux.

Source : Statistique Canada, Comptes économiques et financiers nationaux, cat. 13-001; Statistique Canada, Division des entrées et sorties.

Flux d'échanges et répartition modale

Dans les sections qui suivent, nous nous penchons sur les échanges de produits et sur les modes de transport qui ont servi à les acheminer entre le Canada et les États-Unis, de même qu'entre le Canada et des pays autres que les États-Unis.

Commerce entre le Canada et les États-Unis

Impact du commerce entre le Canada et les États-Unis

Depuis les années 1970, les échanges commerciaux avec les États-Unis revêtent une importance croissante comme moteur de l'activité économique au Canada. En 1981, les exportations du Canada vers les États-Unis ont représenté 66 % du total des exportations sur le plan de la valeur. Ce pourcentage est passé à 75 % en 1991 et a atteint un sommet de 87 % en 2001[7] puisque, cette année-là, 351 milliards $ de produits ont été exportés vers les États-Unis, contre seulement 51 milliards $ vers d'autres pays. Les importations du Canada en provenance des États-Unis oscillent entre 65 % et 69 % du total des importations du Canada depuis 20 ans.

Entre 1997 et 2000, les exportations à destination des États-Unis ont affiché un fort taux de croissance annuel de 13,8 %, passant de 244 milliards $ à 359 milliards $. En revanche, les exportations vers d'autres pays ont été stagnantes (croissance nulle) en raison des crises financières qui se sont abattues sur les pays d'Asie et d'Amérique latine. Du côté des importations, les produits importés des États-Unis ont affiché un taux de croissance plus modéré, qui a été en moyenne de 7,6 % au cours de cette période, passant de 204 milliards $ à 230 milliards $. Les importations d'autres pays ont été plus dynamiques, affichant un taux de croissance annuel moyen de près de 13 %.

À la fin de 2000, un fléchissement économique s'est amorcé aux États-Unis et a continué de toucher l'activité économique entre les deux partenaires commerciaux tout au long de 2001. Cette situation a été aggravée par les attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis au mois de septembre. Par conséquent, le commerce entre le Canada et les États-Unis a baissé en 2001 pour la première fois en 10 ans, les exportations diminuant de 2 % et les importations, de 5 %.

La figure 7-6 illustre l'importance des États-Unis dans les exportations totales du Canada ces cinq dernières années.

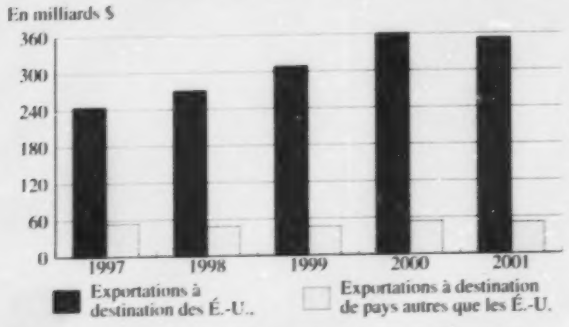
Répartition modale

Sur le plan de la valeur, le camionnage est le mode de transport dominant des échanges nord-américains, puisqu'il a transporté plus de 65 % du commerce entre le Canada et les États-Unis en 2000. En fait, 57 % des exportations à destination des États-Unis et 80 % des importations en provenance des États-Unis ont été acheminées par camion. En 2000, les exportations vers les États-Unis par camion se sont chiffrées à 200 milliards $,

6 En l'absence de données récentes sur les entrées-sorties, les données relatives à 2000 sur les exportations/importations de produits et de services sont extraites des *Comptes économiques et financiers nationaux* de Statistique Canada et cat. 13-001, 2001.

7 Données préliminaires pour 2001.

FIGURE 7-6 : IMPORTANCE DES ÉTATS-UNIS DANS LES EXPORTATIONS DU CANADA, 1997 – 2001



Note : Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens. Données préliminaires pour ce qui est de l'an 2001.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-001, totalisations spéciales.

contre 183 milliards $ pour les importations. Le transport ferroviaire s'est classé au deuxième rang, acheminant 16 % des échanges entre le Canada et les États-Unis, suivi des pipelines, avec 9 %, de l'avion, avec 8 %, et du transport maritime, avec 2 %. Les expéditions par chemin de fer ont été particulièrement axées sur les exportations (quatre fois la valeur des importations par chemin de fer), tandis que les mouvements par pipeline se sont faits essentiellement en direction du sud.

En termes de tonnage, le tableau est différent puisque les pipelines se sont classés au premier rang, acheminant 147 millions de tonnes (44 % des exportations vers les États-Unis), suivis du camionnage, du transport ferroviaire et du transport maritime, avec des parts respectives de 21 %, 19 % et 16 %. Le camionnage a dominé les importations en provenance des États-Unis, avec une part de 55 % du volume des expéditions, suivi par le transport maritime et le transport ferroviaire.

En 2001, le camion et l'avion ont été les modes les plus touchés par le ralentissement économique, la valeur des expéditions par ces modes ayant baissé respectivement de 5 % et de 10 % par rapport à 2000. La valeur des expéditions par chemin de fer vers les États-Unis s'est maintenue au même niveau qu'en 2000.

Le tableau 7-7 analyse la valeur et le volume des échanges entre le Canada et les États-Unis par mode et par secteur entre 1997 et 2001.

ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS PAR RÉGION

En 2000, 79 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont impliqué les provinces du centre, l'Ontario accaparant 61 % du total et le Québec, 15 %. L'Ontario a réalisé 54 % des exportations vers les

TABLEAU 7-7 : COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1997 – 2001

Année	Milliards de dollars	Part en pourcentage — Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations[1]						
1997	243,9	59,7	22,1	2,8	5,0	10,5
1998	269,9	62,7	20,8	2,3	5,2	9,0
1999	308,1	60,2	22,8	2,2	5,7	9,1
2000	359,3	55,8	21,0	2,6	6,6	13,9
2001	351,5	54,8	21,4	2,7	6,2	14,9
Importations						
1997	184,3	79,2	9,6	1,5	9,2	0,6
1998	203,6	80,0	8,6	1,5	9,2	0,7
1999	215,4	81,1	7,8	1,3	9,4	0,4
2000	229,7	79,6	8,1	1,4	10,3	0,6
2001	218,4	78,1	9,0	1,6	9,7	1,7

Année	Millions de tonnes[2]	Part en pourcentage — Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations[1]						
1997	294,4	21,0	18,1	17,1	0,1	43,6
1998	303,5	21,2	18,5	16,2	0,2	44,0
1999	307,5	24,0	19,0	16,3	0,2	40,6
2000	335,1	21,1	19,0	15,9	0,2	43,8
2001	338,2	20,2	19,2	15,5	0,2	44,9
Importations						
1997	122,5	58,5	11,3	25,4	1,7	3,0
1998	129,8	51,6	13,3	27,7	1,9	5,6
1999	125,4	55,9	12,1	28,3	1,2	2,4
2000	123,4	55,3	14,3	27,2	1,5	1,7
2001	128,8	55,4	15,5	25,9	1,2	2,1

Note : N/D = non disponible.

1 Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens. Données préliminaires pour ce qui est de l'an 2001. Tonnes estimatives selon les facteurs de conversion de poids conçus par Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203, totalisations spéciales. Transports Canada à partir de données de Statistique Canada.

États-Unis, ou 193 milliards $, et 73 % des importations, ou 168 milliards $. Les camions ont transporté plus de 75 % des expéditions entre l'Ontario et les États-Unis sur le plan de la valeur. Les provinces de l'Ouest du Canada, avec l'Alberta et la Colombie-Britannique en tête, ont représenté 21 % du commerce entre le Canada et les États-Unis.

Toutes les provinces canadiennes, à l'exception du Manitoba et des Territoires, ont enregistré une balance commerciale positive avec les États-Unis, ce qui signifie que leurs exportations ont dépassé leurs importations. En 2001, le commerce entre le Canada et les États-Unis a affiché une baisse de 3,2 %, qui a touché toutes les provinces à l'exception de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Ces provinces ont enregistré une hausse du niveau de leurs échanges avec les États-Unis. Les résultats de la Colombie-Britannique en 2001 ont été analogues à ce qu'ils avaient été en 2000. Le tableau 7-8 illustre le commerce entre le Canada et les États-Unis par province.

Du côté des États-Unis, toutes les régions[8] ont enregistré une balance déficitaire avec le Canada en

8 Les quatre régions des États-Unis sont le Centre, c'est-à-dire les États riverains des Grands Lacs (Centre-Est) ainsi que le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Centre-Ouest); le Nord-Est, qui désigne les États de la Nouvelle-Angleterre et du littoral atlantique, notamment le New Jersey, New York et la Pennsylvanie; le Sud, qui englobe les États du Sud, depuis la côte atlantique jusqu'au golfe du Mexique; l'Ouest, qui comprend les États du Pacifique et des Rocheuses américaines. Les données sur les États inconnus ont été laissées dans une catégorie résiduelle appelée « Autres États des États-Unis ».

TABLEAU 7-8 : COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, PAR PROVINCE, 2000-2001

(Milliards de dollars)

	2000			2001	Changement
	Exportations	*Importations*	*Total*	*Total*	*(%)*
Ontario	193,1	167,5	360,6	344,6	(4,4)
Québec	63,5	23,1	86,5	81,0	(6,4)
Alberta	49,2	9,0	58,2	61,3	5,4
Colombie-Britannique	23,6	13,3	37,0	37,1	0,3
Manitoba	8,0	9,4	17,4	16,0	(8,2)
Saskatchewan	7,7	3,9	11,6	11,2	(3,8)
Nouveau-Brunswick	6,5	2,3	8,8	9,7	11,1
Nouvelle-Écosse	4,3	0,7	5,0	5,8	17,4
Terre-Neuve	2,9	0,3	3,1	2,5	(20,2)
Île-du-Prince-Édouard	0,6	0,0	0,6	0,6	(4,4)
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	0,0	0,1	0,1	0,1	(17,9)
Total	**359,3**	**229,6**	**588,9**	**569,9**	**(3,2)**

Note : Total des exportations et des importations. Données préliminaires pour 2001.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202, 65-001 et 65-203; totalisations spéciales

2000 et en 2001. En 2000, la région du centre des États-Unis a dominé le commerce entre les États-Unis et le Canada, avec 244 milliards $ ou 42 % des échanges (146 milliards $ en provenance du Canada et 98 milliards $ à destination du Canada). Le Nord-Est s'est classé au deuxième rang, avec 130 milliards $, ou 22 % du commerce, suivi par le Sud des États-Unis, avec 117 milliards $, ou 20 %, et de l'Ouest des États-Unis, avec 89 milliards $. En 2001, toutes les régions des États-Unis ont affiché une baisse de leurs échanges commerciaux avec le Canada, à l'exception de l'Ouest des États-Unis, qui a enregistré une hausse de 1,5 %. Le Nord-Est des États-Unis est la région qui a enregistré la plus forte baisse de ses échanges commerciaux avec le Canada, soit une baisse de 10 %.

CONCENTRATION DES ÉCHANGES

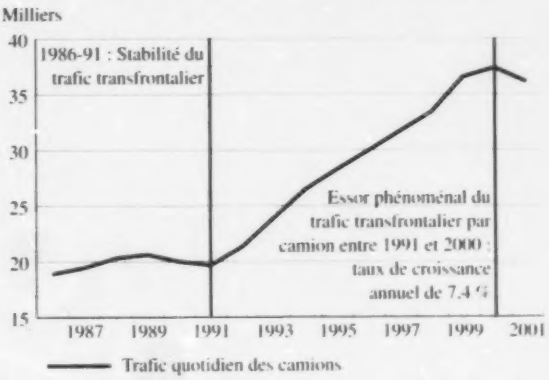
Comme nous l'avons vu plus haut, les camions assurent le transport de plus de 65 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. En 2000, le commerce quotidien entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 1,6 milliard $, dont plus de 1 milliard $ par camion. Plus de 125 postes frontaliers ont enregistré des activités de camionnage entre les deux pays. Entre 1991 et 2000, le trafic quotidien des camions aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis a progressé au rythme annuel de 7,4 %, passant de 19 600 à un sommet de 37 400 mouvements quotidiens. En 2001, pour la première fois en 10 ans, les mouvements quotidiens de camions ont diminué de 3 %, pour se chiffrer à 36 100[9].

Les mouvements transfrontaliers de camions sont très concentrés. En 2000, les postes frontaliers de l'Ontario ont représenté 60 % de ces mouvements et plus de 70 % de la valeur de l'ensemble du commerce entre le Canada et les États-Unis par camion. La position dominante de l'Ontario à ce chapitre s'explique par sa proximité du cœur industriel des États-Unis et par le trafic dont le point d'origine ou de destination est situé dans d'autres provinces, mais qui transite par l'Ontario. L'Ontario joue également un rôle important au sein de l'industrie automobile nord-américaine qui est fortement intégrée.

En termes d'échanges commerciaux assurés par la route, quatre des cinq postes frontaliers les plus fréquentés se trouvent en Ontario (le pont Ambassador de Windsor, Fort Erie/Niagara Falls, Sarnia et Lansdowne). Le cinquième poste est situé à Lacolle (Québec). Ces cinq postes frontaliers ont traité près de 75 % du total des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis par la route en 2000.

La figure 7-7 illustre la croissance du trafic quotidien par camion aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis entre 1986 et 2001. Le tableau 7-9 indique les principaux postes frontaliers routiers dans le commerce entre le Canada et les États-Unis en 2000.

FIGURE 7-7 : TRAFIC QUOTIDIEN DES CAMIONS AUX POSTES FRONTALIERS CANADA–É.-U., 1986 – 2001



Source : Transports Canada, à partir de données adaptées de Statistique Canada, Section des voyages internationaux

TABLEAU 7-9 : COMMERCE VIA LES ROUTES ENTRE LE CANADA ET LES É.-U. SELON LES POSTES FRONTALIERS LES PLUS FRÉQUENTÉS, 2000

(Milliards de dollars)

	Exportations par route	*Importations par route*	*Commerce total par route*	*Part en (%)*
Windsor/Ambassador (Ontario)	59,4	67,3	126,6	33,1
Fort Erie/Niagara Falls (Ontario)	39,5	28,9	68,4	17,9
Sarnia (Ontario)	26,0	23,8	49,8	13,0
Lacolle (Québec)	15,6	5,9	21,4	5,6
Lansdowne (Ontario)	11,4	6,6	18,1	4,7
Pacific Highway (Colombie-Britannique)	8,9	6,3	15,2	4,0
Emerson (Manitoba)	7,0	7,5	14,5	3,8
Philipsburg (Québec)	6,3	3,3	9,6	2,5
Coutts (Alberta)	5,2	4,0	9,2	2,4
North Portal (Saskatchewan)	3,5	3,2	6,6	1,7
Autres postes	17,6	25,9	43,5	11,4
Total	**200,3**	**182,8**	**383,1**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Division du commerce international, totalisations spéciales

9 Adapté par Transports Canada à partir des données de Statistique Canada, Section des voyages internationaux, tableaux 1A et 1B.

AMALGAME DE PRODUITS ET PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES

En 2000, 18 flux d'échanges (11 destinés aux États-Unis et 7 en provenance des États-Unis) ont enregistré des expéditions annuelles d'une valeur approximative de 10 milliards $. Les cinq premiers flux d'échanges ont représenté 174 milliards $, soit près de 50 % du total des exportations du Canada vers les États-Unis, alors que les cinq premiers flux d'échanges à destination du Canada se sont chiffrés à 137 milliards $, ou 60 % de l'ensemble des importations du Canada en provenance des États-Unis. La majorité de ces flux se sont faits à destination ou en provenance de l'Ontario.

Les flux d'échanges entre l'Ontario et la région du Centre-Est des États-Unis[10] se sont classés au premier rang, les expéditions à destination du Sud se chiffrant en 2000 à 93 milliards $ et celles à destination du Nord, à 74 milliards $. Les produits automobiles (principalement destinés au Michigan) ont dominé les exportations de l'Ontario, avec une répartition à peu près égale de 58 milliards $ entre le transport routier et le transport ferroviaire. Les machines et les équipements électroniques se sont classés au deuxième rang, avec 11 milliards $, et ont été pour la plupart transportés par camion. De même, les importations de l'Ontario en provenance de la même région des États-Unis ont été principalement des produits automobiles (28 milliards $) et des machines et des équipements électroniques (21 milliards $). Dans les deux cas, le camion a assuré l'acheminement de plus de 90 % de ces produits.

Le deuxième flux en importance concerne l'Ontario et le centre du littoral atlantique des États-Unis, qui englobe les États de New York, de Pennsylvanie et du New Jersey. Les exportations de l'Ontario à destination de cette région se sont chiffrées à 29 milliards $, contre 23 milliards $ pour les importations. Ces deux régions ont échangé toute une variété de produits manufacturés, principalement du matériel de transport, des produits automobiles, des machines et des équipements électroniques, des produits chimiques et des produits en plastique/caoutchouc. Le camion a assuré le transport de près de 85 % de ces échanges commerciaux.

FIGURE 7-8 : PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES CANADA–É.-U. EN DIRECTION DU SUD, 2000

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

TABLEAU 7-10 : ÉCHANGES COMMERCIAUX TRANSFRONTALIERS CANADA/É.-U., PRINCIPAUX FLUX NORD-SUD, 2000

(Milliards de dollars)

Région canadienne	*Région américaine*	*Exportations du Canada*	*Importations au Canada*	*Total du commerce*	*Principaux modes utilisés (part en %)*	*Principaux modes utilisés (% de la valeur totale)*
Ontario	Centre-Est	93,2	73,6	166,9	28,3	Route (76), rail (22)
Ontario	Atlantique-centre	29,0	22,5	51,6	8,8	Route (84), rail (9)
Ontario	Atlantique-Sud	13,7	18,2	32,0	5,4	Route (81), rail (10)
Ontario	Pacifique	20,4	10,4	30,8	5,2	Route (47), rail (27)
Québec	Atlantique-centre	17,1	4,7	21,9	3,7	Route (75), avion (13)
Colombie-Britannique	Pacifique	12,6	6,9	19,5	3,3	Route (60), pipeline (23)
Prairies	Centre-Est	14,5	5,0	19,5	3,3	Route (33), pipeline (51)
Ontario	Centre-Sud	6,9	11,8	18,8	3,2	Route (80), rail (16)
Ontario	Centre-Ouest	7,9	10,3	18,2	3,1	Route (74), rail (16)
Ontario	Centre-Sud	7,3	10,9	18,1	3,1	Route (70), rail (18)
Prairies	Centre-Ouest	12,3	3,4	15,7	2,7	Route (40), pipeline (48)
Québec	Nouvelle-Angleterre	9,9	5,2	15,1	2,6	Route (81), avion (8)
Prairies	Atlantique-centre	11,2	2,8	14,0	2,4	Route (35), pipeline (44)
Québec	Centre-Est	11,1	2,5	13,6	2,3	Route (56), rail (34)
Ontario	Nouvelle-Angleterre	7,5	5,3	12,8	2,2	Route (73), avion (19)
Prairies	Pacifique	10,3	2,4	12,7	2,1	Route (34), pipeline (43)
Québec	Atlantique-Sud	9,0	3,1	12,0	2,0	Route (70), avion (17)
Total partiel :		**293,9**	**199,1**	**492,9**	**83,7**	
Autre		65,4	30,6	96,0	16,3	
Total du commerce Canada/É.-U. :		**359,3**	**229,6**	**588,9**	**100,0**	**Route (65), rail (16)**

Note : É.-U. Centre comprend les États limitrophes des Grands Lacs (Centre Est) et ceux des Dakota Nord et Sud, le Nebraska, le Kansas, l'Iowa, le Minnesota et le Missouri (Centre Ouest).
Nord-Est É.-U. se rapporte aux États de la Nouvelle-Angleterre et à ceux de l'Atlantique comme le New Jersey, New York et la Pennsylvanie.
Sud É.-U. comprend les États du Sud de la côte Atlantique au Golfe du Mexique.
Ouest É.-U. se rapporte aux États montagneux et aux États le long du Pacifique.

Source : Transports Canada, à partir de données adaptées de Statistique Canada, Division du commerce international

10 Cette région comprend les États riverains des Grands Lacs, c'est-à-dire le Michigan, l'Ohio, l'Illinois, l'Indiana et le Wisconsin. En 2000, le commerce (exportations et importations) entre l'Ontario et ces États s'est chiffré à 167 milliards $, dont 98 milliards $ avec le Michigan, 30 milliards $ avec l'Ohio, 18 milliards $ avec l'Illinois, 13 milliards $ avec l'Indiana et 8 milliards $ avec le Wisconsin.

Le tableau 7-10 illustre les principaux flux d'échanges entre le Canada et les États-Unis en 2000, indiquant la ventilation modale de chacun. Les figures 7-8 et 7-9 illustrent les cinq principaux flux commerciaux des exportations et des importations entre le Canada et les États-Unis.

FIGURE 7-9 : PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES CANADA–É.-U. EN DIRECTION DU NORD, 2000

(Milliards de dollars)

Source : Transports Canada

Plusieurs facteurs expliquent la croissance des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis : la croissance soutenue de l'économie dans les deux pays, la diminution des droits tarifaires sur les produits résultant des accords commerciaux et les fluctuations du taux de change. En raison de ces facteurs, les produits canadiens sont nettement moins coûteux pour les consommateurs américains.

COMMERCE ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS

APERÇU

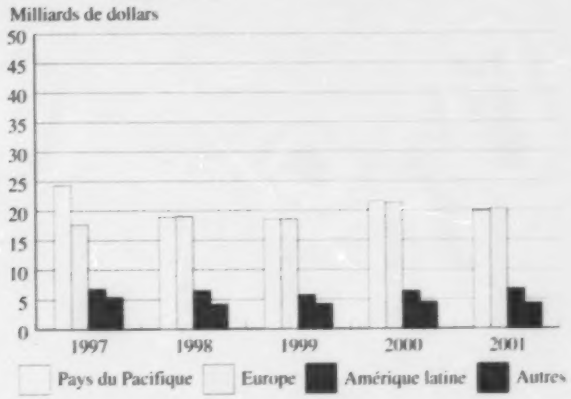
Entre 1997 et 2000, le commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis s'est caractérisé par la stagnation des exportations, qui sont restées plus ou moins inchangées à 54 milliards $, et le dynamisme des importations, qui sont passées de 88 milliards $ à 127 milliards $ par an, soit un taux de croissance annuel supérieur à 13 %. La situation des exportations s'explique par les difficultés économiques éprouvées par les pays d'Asie et d'Amérique latine depuis 1998, et par la lenteur de leur rétablissement.

Les importations canadiennes de produits de pays autres que les États-Unis ont progressé à un rythme annuel plus rapide (12,8 %) que les importations des États-Unis (7,6 %). En conséquence, la part des importations des pays autres que les États-Unis dans le total des importations du Canada, est passée de 32 % à 36 % au cours de cette période.

L'an 2001 a marqué une pause dans la croissance économique mondiale. De nombreuses économies nationales ont subi le contrecoup du ralentissement économique aux États-Unis. C'est ainsi que les exportations et les importations du Canada à destination/en provenance de pays autres que les États-Unis ont baissé respectivement de 5 % et de 2 % par rapport à 2000.

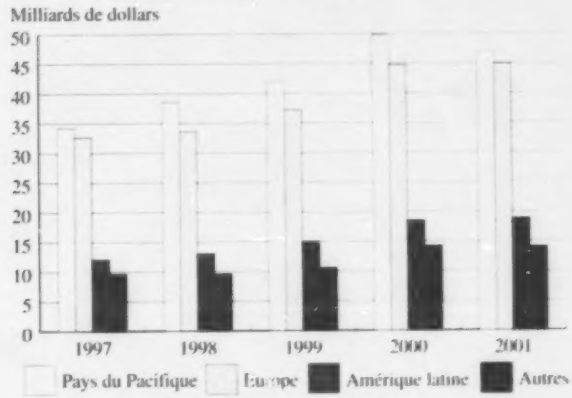
Les figures 7-10 et 7-11 illustrent l'évolution des échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis entre 1997 et 2001.

FIGURE 7-10 : EXPORTATIONS VERS DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1997 – 2001



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

FIGURE 7-11 : IMPORTATIONS DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1997 – 2001



Source : Statistique Canada, Division du commerce international

ÉCHANGES COMMERCIAUX PAR MODE

Comme prévu, le bateau a dominé les échanges commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, avec des expéditions d'une valeur de 90 milliards $ en 2000. Cela comprend 37 milliards $ d'exportations (70 % des exportations du Canada vers

des pays autres que les États-Unis) et 53 milliards $ d'importations (50 % des importations du Canada de pays autres que les États-Unis). L'avion s'est classé au deuxième rang, accaparant 24 % à la fois des exportations et des importations. Même si le camion a assuré une part de 30 %, celle-ci est largement surestimée[11] en partie en raison des transbordements via les États-Unis. Une partie de ce trafic par camion devrait être attribuée au bateau et à l'avion. En termes de valeur, l'augmentation de la part de l'avion, qui a commencé au début des années 1990, reflète la tendance croissante du transport par avion des produits de grande valeur, comme les équipements électroniques et le matériel de télécommunications. Entre 1997 et 2000, les importations de matériel électrique et électronique en provenance d'outre-mer par avion ont augmenté à un taux annuel de 30 %, leur valeur passant de 4,9 milliards $ à 11,1 milliards $.

En 2001, la valeur du commerce entre le Canada et les pays d'outre-mer assuré par avion et par bateau a diminué de 6 %. En termes de volume, le bateau, qui transporté déjà plus de 90 % du tonnage expédié entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, a enregistré une hausse de 4,3 % en 2001. Le tableau 7-11 illustre la valeur et le volume des échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis par mode, entre 1997 et 2001.

TABLEAU 7-11 : ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, PAR MODE ET PAR SECTEUR, 1997 – 2001

Année	Milliards de dollars	Part en pourcentage – Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations[1]						
1997	54,2	9,1	1,7	72,8	16,4	0,0
1998	48,5	7,8	1,3	71,3	19,6	0,0
1999	46,8	6,6	1,7	70,9	20,8	0,0
2000	53,6	6,3	1,3	69,6	22,8	0,0
2001	51,0	6,1	1,7	67,9	24,4	0,0
Importations						
1997	88,5	31,3	4,5	40,1	22,0	2,1
1998	95,0	35,9	3,6	37,5	21,8	1,1
1999	104,7	34,7	3,3	38,2	23,3	0,5
2000	127,2	30,9	3,5	41,3	23,8	0,6
2001	124,6	32,2	3,9	40,3	22,0	1,6

Année	Millions de tonnes[2]	Part en pourcentage – Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Autres
Exportations						
1997	189,9	1,0	0,2	98,4	0,4	0,0
1998	183,6	0,9	0,2	98,6	0,3	0,0
1999	182,3	1,7	0,3	97,7	0,3	0,0
2000	168,3	2,6	0,7	96,3	0,4	0,0
2001	184,4	2,4	0,3	96,2	1,2	0,0
Importations						
1997	83,4	7,4	1,0	79,7	1,4	10,4
1998	81,2	12,1	1,4	76,5	2,1	8,0
1999	78,0	11,6	1,5	80,7	1,9	4,3
2000	85,3	9,3	1,2	84,8	2,2	2,4
2001	85,2	10,3	1,3	78,8	2,0	7,5

1 Total des exportations, notamment les exportations et les réexportations de produits canadiens. Données préliminaires pour 2001.
2 Tonnes estimatives selon les facteurs de conversion de poids conçus par Statistique Canada.

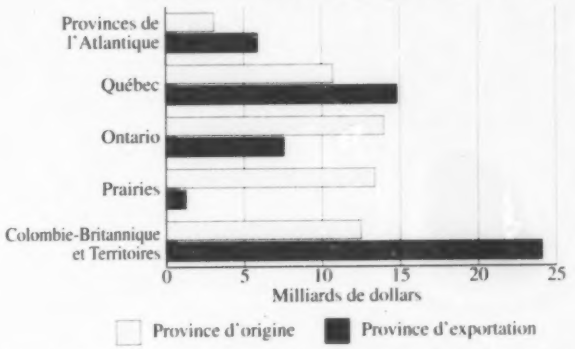
Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; totalisations spéciales. Transports Canada à partir de données de Statistique Canada

DIRECTION DES FLUX D'ÉCHANGES

De 1997 à 2000, toutes les provinces ont eu une balance commerciale déficitaire avec les pays autres que les États-Unis, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard, des provinces des Prairies et des Territoires du Nord-Ouest. En 2000, les exportations du Canada vers d'autres pays provenaient presque à parts égales des provinces de l'Est et des provinces de l'Ouest. Toutefois, la majeure partie des exportations provenant des provinces de l'Ouest et destinées à d'autres pays ont été expédiées de la Colombie-Britannique (23 milliards $), principalement de Vancouver, qui a représenté 86 % de ce total.

La figure 7-12 illustre les exportations du Canada vers des pays autres que les États-Unis en 2000, par province d'origine et par province d'exportation (p. ex. l'Ontario a généré des exportations d'une valeur de 13,9 milliards $, dont seulement 7,6 milliards $ ont quitté le pays directement de points situés en Ontario).

FIGURE 7-12 : EXPORTATIONS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., PAR PROVINCE D'ORIGINE ET PROVINCE D'EXPORTATION, 2000



Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, cat. 65-202; totalisations spéciales

PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES

En 2000, six marchés d'une valeur approximative de 10 milliards $ ont représenté près de 75 % de l'ensemble des échanges commerciaux du Canada avec des pays autres que les États-Unis. Quatre de ces marchés étaient bidirectionnels : les échanges se sont faits entre les provinces de l'Est et l'Europe (15,4 milliards $ d'exportations et 41,2 milliards $ d'importations) et entre les provinces de l'Ouest et les pays riverains du Pacifique (14,9 milliards $ d'exportations et 16,0 milliards $

11 Les données sur le camionnage et le transport ferroviaire peuvent servir à estimer l'importance du commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis qui a transité par les États-Unis. Dans le cas des importations, toutefois, une telle estimation est plus difficile à établir, car les documents qui contiennent des données sur le trafic des marchandises risquent d'entraîner à une sous-estimation des importations acheminées par bateau et par avion.

d'importations). Les deux autres grands flux commerciaux ont été axés sur les importations : produits en provenance des pays riverains du Pacifique destinés aux provinces de l'Est (34 milliards $) et produits en provenance du Mexique destinés aux provinces de l'Est (11 milliards $).

Les échanges commerciaux entre les provinces de l'Est et l'Europe se sont chiffrés à 57 milliards $ et ont été principalement assurés par bateau (54 %) et par avion (34 %). Les exportations des provinces de l'Est vers l'Europe se sont chiffrées à 15 milliards $ et étaient constituées de machines et d'équipements et de produits électroniques et électriques, ainsi que de matériels de grande valeur de télécommunications et d'aviation expédiés par avion. Il y avait aussi une diversité de produits manufacturés (produits non ferreux, papier, machines, produits chimiques) expédiés par bateau. Les importations d'Europe destinées aux provinces de l'Est se sont chiffrées à 41 milliards $. Les importations expédiées par avion se sont élevées à 13 milliards $, dont 5,1 milliards $ de machines/équipements et de matériels électroniques, 4 milliards $ de matériels de télécommunications et d'aviation, et 3 milliards $ de produits chimiques. Parmi les expéditions en provenance d'Europe arrivées par bateau, il y avait pour 8,3 milliards $ de combustibles minéraux, 3,2 milliards $ de machines et équipements et toute une variété de produits manufacturés comme des automobiles et des pièces, des produits alimentaires et des produits chimiques.

En 2000, les échanges commerciaux entre les provinces de l'Ouest et les pays riverains du Pacifique se sont chiffrés à 31 milliards $ et ont été répartis presque équitablement entre les exportations (14,9 milliards $) et les importations (16 milliards $). La plupart de ces échanges ont été assurés par bateau (80 %) et par avion (9 %). Les principaux produits d'exportation ont été les produits forestiers et les produits du papier, avec 5,5 milliards $, les produits alimentaires, avec 3,4 milliards $, et les minerais métalliques/non métalliques, avec 1,5 milliard $. Les importations ont été des produits automobiles (4,3 milliards $), des machines et équipements, des produits sidérurgiques et alimentaires (principalement transportés par bateau), et des matériels et équipements électroniques (principalement transportés par avion).

Les tableaux 7-12 et 7-13 illustrent les principaux flux d'échanges entre le Canada et des pays autres que les États-Unis en 2000.

TABLEAU 7-12 : EXPORTATIONS DU CANADA VERS DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS SELON LES PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES, 2000

(Milliards de dollars)

	Origine			
Destination :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes empruntés (% de la valeur totale)*
Pays du Pacifique	6,7	14,9	21,5	Maritime (83), aérien (13)
Europe	15,4	5,9	21,3	Maritime (61), aérien (37)
Amérique latine[2]	2,6	1,7	4,3	Maritime (57), routier (26)
Mexique	1,3	0,8	2,0	Maritime (32), routier (42)
Autres	1,9	2,6	4,5	Maritime (76), aérien (16)
Total	**27,7**	**25,9**	**53,6**	**Maritime (70), aérien (23)**

1 Ce qui englobe l'Océanie et les pays d'Asie, à l'exception du Bangladesh, du Sri Lanka, des Maldives, de l'Inde et du Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, à l'exception du Mexique.

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division du commerce international

TABLEAU 7-13 : IMPORTATIONS DU CANADA EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS SELON LES PRINCIPAUX FLUX D'ÉCHANGES, 2000

(Milliards de dollars)

	Destination			
Origine :	*Provinces de l'Est*	*Provinces de l'Ouest*	*Total*	*Principaux modes empruntés (% de la valeur totale)*
Pays du Pacifique[1]	33,8	16,0	49,8	Maritime (41), routier (33)
Europe	41,2	3,5	44,7	Maritime (52), aérien (31)
Mexique	11,0	1,1	12,1	Routier (67), ferroviaire (22)
Amérique latine[2]	5,7	0,7	6,4	Maritime (51), routier (33)
Autres	12,9	1,3	14,2	Routier (38), maritime (37)
Total	**104,7**	**22,5**	**127,2**	**Maritime (41), routier (31)**

1 Ce qui englobe l'Océanie et les pays d'Asie, à l'exception du Bangladesh, du Sri Lanka, des Maldives, de l'Inde et du Pakistan.
2 Amérique du Sud, Amérique centrale et Antilles, à l'exception du Mexique.

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, Division du commerce international

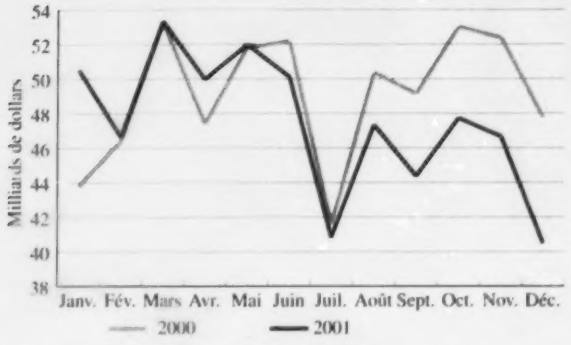
TENDANCES RÉCENTES

Entre 1997 et 2000, les États-Unis ont connu une période de forte croissance économique marquée par les résultats positifs de leurs échanges mondiaux. Toutefois, le ralentissement économique amorcé au dernier trimestre de 2000 et qui s'est poursuivi tout au long de 2001 a eu des répercussions sur les partenaires commerciaux des États-Unis. Les attaques terroristes du 11 septembre ont aggravé le fléchissement de l'activité économique au dernier trimestre de 2001. Par conséquent, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont affiché une baisse en 2001 (-3,2 %), pour la première fois en 10 ans, entraînée par une baisse de près de 5 % des importations en provenance des États-Unis. Les exportations destinées aux États-Unis ont reculé de 359 milliards $ à 351 milliards $, alors que les importations ont diminué de 230 milliards $ à 218 milliards $.

La figure 7-13 illustre les variations mensuelles des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis entre 2000 et 2001.

Sur la scène économique internationale, la période 1997-2000 a été marquée par des crises financières et une récession qui a pris naissance au Japon en 1998 et qui s'est propagée aux pays voisins d'Asie et à l'Amérique latine. Les économies de ces pays ont mis du temps à se rétablir, et le ralentissement économique aux États-Unis en 2001 n'a fait qu'accentuer les problèmes financiers et économiques de pays comme le Japon et l'Argentine. Par conséquent, les échanges commerciaux entre le Canada et les pays autres que les États-Unis ont affiché une baisse de 3 %, tandis que les exportations du Canada vers ces pays ont diminué de près de 5 % entre 2000 et 2001. Les importations canadiennes en provenance de

FIGURE 7-13 : COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS[1], SELON LA VALEUR DES PRODUITS TRANSPORTÉS, 2000 – 2001



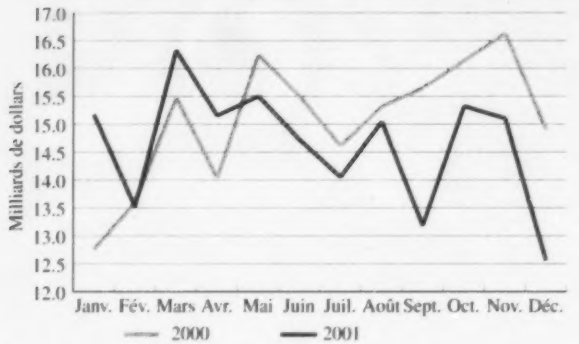
1 Ce qui comprend le total des exportations et des importations.

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, cat. 65-001; totalisations spéciales

pays autres que les États-Unis ont stagné, puisque leur valeur a reculé de 127 milliards $ à 125 milliards $.

La figure 7-14 illustre les variations mensuelles dans le commerce du Canada avec des pays autres que les États-Unis entre 2000 et 2001.

FIGURE 7-14 : COMMERCE ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, SELON LA VALEUR DES BIENS TRANSPORTÉS, 2000 – 2001



1 Comprend le total des exportations et des importations à destination/en provenance de pays autres que les États-Unis.

Source : Transports Canada à partir de données de Statistique Canada, cat. 65-001; totalisations spéciales

Selon le pays, les échanges commerciaux entre le Canada et des pays d'Asie comme le Japon, la Corée du Sud, la Malaisie et Taiwan ont chuté de 13 % entre 2000 et 2001, à l'exception de la République populaire de Chine dont les échanges ont augmenté de 12 %. Les échanges entre le Canada et les pays d'Europe de l'Ouest ont affiché une baisse des exportations (-5,2 %) et une hausse marginale (1,3 %) des importations en 2001. Le commerce avec le Royaume-Uni a chuté de 13 % et celui avec la Norvège de 17 %, par rapport à 2000.

Les tableaux 7-14 et 7-15 illustrent les échanges extérieurs du Canada par groupe de pays entre 2000 et 2001.

TABLEAU 7-14 : EXPORTATIONS CANADIENNES PAR GROUPE DE PAYS, 2000 ET 2001

(Milliards de dollars)

Destination	*2000*	*2001*	*Taux de croissance (%)*
États-Unis	**359,3**	**351,5**	**(2,2)**
Autres pays	**53,6**	**51,0**	**(4,9)**
Japon	9,2	8,1	(11,4)
Rép. Pop. de Chine	3,7	4,2	14,6
Autres pays d'Asie	8,1	7,0	(12,9)
Mexique	2,0	2,5	20,4
Autres pays de l'Amérique latine[1]	4,3	4,2	(0,8)
Europe de l'Ouest	20,5	19,5	(5,2)
Autres[2]	5,8	5,4	(6,9)
Total	**412,9**	**402,4**	**(2,5)**

Note : Données préliminaires pour 2000; comprend les exportations et les réexportations de produits canadiens.
1 Englobe les Antilles ainsi que les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale, à l'exception du Mexique.
2 Englobe l'Océanie, le Moyen-Orient, l'Afrique et d'autres pays d'Europe.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 2001; totalisations spéciales

TABLEAU 7-15 : IMPORTATIONS DU CANADA PAR GROUPE DE PAYS, 2000 ET 2001

(Milliards de dollars)

Origine	*2000*	*2001*	*Taux de Croissance (%)*
États-Unis	**229,7**	**218,4**	**(4,9)**
Autres pays	**127,2**	**124,6**	**(2,0)**
Japon	16,6	14,6	(11,8)
Rép. Pop. de Chine	11,3	12,7	12,6
Autres pays d'Asie	21,6	19,1	(11,9)
Mexique	12,1	12,1	0,4
Autres pays de l'Amérique latine[1]	6,4	6,7	5,3
Europe de l'Ouest	42,8	43,4	1,3
Autres[2]	16,4	16,0	(2,2)
Total – monde	**356,9**	**343,0**	**(3,9)**

Note : Données préliminaires pour 2001.
1 Englobe les Antilles ainsi que les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale, à l'exception du Mexique.
2 Englobe l'Océanie, le Moyen-Orient, l'Afrique et d'autres pays d'Europe.

Source : Statistique Canada, cat. 65-001, décembre 2001

TRANSPORT ET TOURISME 8

Une baisse dans les dépenses de voyages et les dépenses touristiques a été observée en 2001 suite au ralentissement économique et aux événements du 11 septembre.

Dans ce chapitre, on emploie la définition de tourisme de l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies, de Statistique Canada et de la Commission canadienne du tourisme : personnes qui se voyagent et qui séjournent dans des lieux situés en dehors de leur milieu habituel à des fins de loisirs, pour affaires et pour d'autres motifs pour une période ne dépassant pas une année. Pour les Canadiens qui voyagent au Canada, un déplacement doit couvrir une distance d'au moins 80 km depuis le lieu de résidence du voyageur pour avoir droit à l'appellation de déplacement touristique. Les voyages internationaux désignent les voyages à destination ou en provenance du Canada.

Ce chapitre analyse les dépenses touristiques engagées au Canada par les Canadiens et les touristes étrangers, notamment les dépenses consacrées aux transports. La valeur des dépenses engagées par les étrangers qui voyagent au Canada est comparée à celle des dépenses engagées par les Canadiens qui voyagent à l'extérieur du Canada.

Ce chapitre donne un aperçu général des voyages à l'étranger selon la répartition, le but et le mode, en insistant tout particulièrement sur les déplacements entre le Canada et les États-Unis et entre le Canada et des pays autres que les États-Unis.

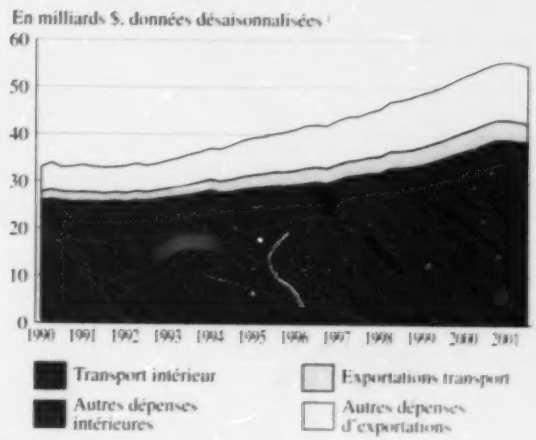
DÉPENSES TOURISTIQUES

Dépenses touristiques au Canada

Les dépenses touristiques effectuées au Canada ont atteint 54,1 milliards $ en 2000, soit une hausse de 7,9 % par rapport à 1999. Cette croissance n'a pas persisté au cours des trois premiers trimestres de 2001. Les dépenses au troisième trimestre ont chuté de 1,8 % par rapport au deuxième trimestre, qui avait lui-même affiché une baisse de 0,4 % par rapport au premier. Il s'agit des deux premières baisses trimestrielles consécutives en 10 ans. La chute de ces dépenses en 2001 reflète la réduction du prix du carburant de même que le ralentissement économique et les événements du 11 septembre.

La figure 8-1 illustre la répartition des dépenses touristiques depuis 1990, y compris la baisse enregistrée en 2001. (Les dépenses intérieures sont les dépenses effectuées par des Canadiens au Canada alors que les dépenses d'exportation sont celles qui sont effectuées par des étrangers au Canada.)

FIGURE 8-1 : DÉPENSES TOURISTIQUES AU CANADA, 1990 – 2001



1 Données trimestrielles aux taux annuels

Source : Statistique Canada, cat. 13-009

Dépenses de transport

Les dépenses touristiques de transport se sont chiffrées à 22,4 milliards $ en 2000, soit 11,6 % de plus qu'en 1999, où elles avaient augmenté de 8,5 %. La hausse du prix du carburant explique en partie cette augmentation. Les dépenses de transport ont représenté 41,5 % de toutes les dépenses touristiques en 2000, contre 40,1 % en 1999. Au cours des trois premiers mois de 2001, les dépenses consacrées aux transports ont augmenté de 3,2 % par rapport aux trois premiers mois de 2000.

TABLEAU 8-1 : DÉPENSES TOURISTIQUES DE TRANSPORT AU CANADA ET AUTRES GRANDES CATÉGORIES, 2000

	Intérieures (millions $)	*% de changement 1999-2000*	*Exportations* (millions $)	*% de changement 1999-2000*	*Total* (millions $)	*% de changement 1999-2000*
Transport	18 177	12,4	4 240	8,2	22 417	11,6
Passagers – Transport aérien	10 533	11,7	2 348	8,2	12 881	11,1
Passagers – Transport ferroviaire	158	9,7	92	4,5	250	7,8
Autobus interurbain	431	4,6	206	2,5	637	3,9
Location de véhicules	381	5,5	679	4,0	1 060	4,5
Réparations et pièces automobiles	2 110	10,6	84	1,2	2 194	10,3
Carburant routier	4 069	17,7	559	19,2	4 628	17,9
Autres dépenses de transport	495	7,8	272	6,7	767	7,4
Hébergement	3 794	4,3	3 666	7,1	7 460	5,7
Services de restauration	4 841	6,1	3 683	4,0	8 524	5,2
Autres biens et services touristiques	3 938	7,9	1 494	4,9	5 432	7,1
Total – Biens et services touristiques	30 750	9,8	13 083	6,3	43 833	8,7
Total – Autres biens et services	7 131	4,7	3 112	4,4	10 243	4,6
Dépenses touristiques	**37 881**	**8,8**	**16 195**	**5,9**	**54 076**	**7,9**

Source : Statistique Canada, cat. 13-604.

En 2000, les dépenses de transport aérien ont compté pour plus de la moitié (57,5 %) des dépenses touristiques de transport et se sont élevées à 12,9 milliards $. Cela constitue une hausse de 11,1 % par rapport à 1999. Les dépenses touristiques de transport routier n'ont représenté qu'un peu plus du tiers (35,2 %) des dépenses totales. Les sommes dépensées pour l'achat de carburant ont augmenté de 17,9 %, contre 11,1 % en 1999. Le transport par autobus interurbain a représenté 2,8 % des dépenses touristiques totales de transport, contre 3,1 % en 1999. La part du transport ferroviaire, quant à elle, a légèrement diminué pour constituer 1,1 % du total. Les autres dépenses de transport, notamment pour le transport maritime, le transport en commun, les courses en taxi et les frais de stationnement, ont compté pour 3,4 % du total.

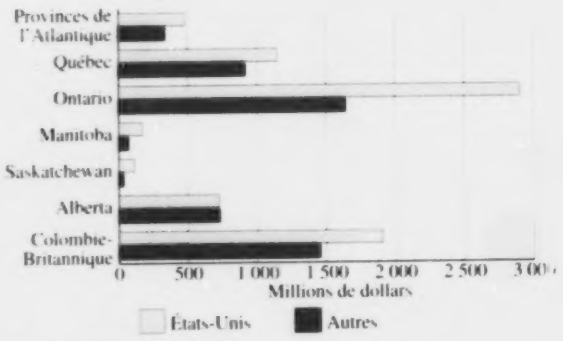
Le tableau 8-1 illustre les dépenses touristiques de transport par rapport aux autres biens touristiques en 2000.

RÉPARTITION DES DÉPENSES

En 2000, les dépenses touristiques au Canada ont été de 54,1 milliards $. Près de 70 % de ce montant, ou 37,9 milliards $, a été dépensé par des Canadiens, et le reste par des touristes étrangers. Cette part de 30 % des dépenses touristiques effectuées par des touristes étrangers est constante depuis trois ans. Les dépenses intérieures ont augmenté de 8,8 % en 2000, contre 6 % en 1999, alors que les dépenses des étrangers ont augmenté de 5,9 %, soit une baisse par rapport à la hausse de 7,7 % enregistrée en 1999. Au cours des trois premiers trimestres de 2001, les dépenses des touristes étrangers au Canada ont augmenté de 3,1 %, contre 2,1 % dans le cas des dépenses des Canadiens au Canada.

Comme en témoigne la figure 8-2, c'est l'Ontario qui a le plus bénéficié des dépenses des visiteurs internationaux. En 2000, 38 % des dépenses effectuées par les touristes étrangers l'ont été en Ontario, contre 28 % en Colombie-Britannique, 17 % au Québec, 12 % en Alberta et 7 % dans les provinces de l'Atlantique. Pour ce qui est des 3 % restants, ces dépenses ont été effectuées au Manitoba et en Saskatchewan. Les dépenses touristiques ont été à la hausse dans toutes les régions, mais davantage dans les provinces des Prairies, où elles ont augmenté de 18 % en Saskatchewan, de 11 % en Alberta et de 10 % au Manitoba. Les dépenses ont augmenté d'environ 5 % dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et en Ontario. Le plus faible taux de croissance a été affiché par la Colombie-Britannique, où les dépenses n'ont augmenté que de 2,2 %, ce qui reflète une hausse de 0,6 % des dépenses des touristes de pays autres que les États-Unis.

FIGURE 8-2 : DÉPENSES EFFECTUÉES PAR LES ÉTRANGERS QUI ONT PASSÉ UNE OU PLUSIEURS NUITS AU CANADA, PAR PROVINCE, 2000



Source : Statistique Canada, cat. 66-201.

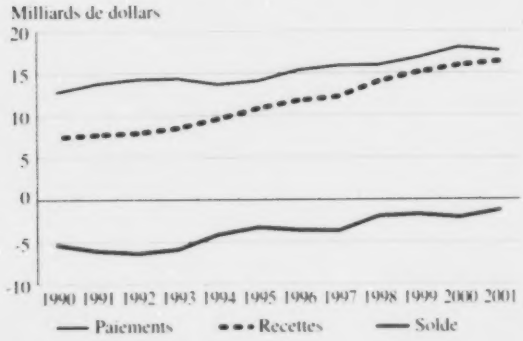
LE COMPTE DES VOYAGES ET LES TITRES DE TRANSPORT DES PASSAGERS INTERNATIONAUX

DÉFICITS DU COMPTE DES VOYAGES

En 2001, le déficit du compte des voyages du Canada a chuté de 22 % pour passer à 1,3 milliard $, soit le plus faible déficit enregistré depuis 1986. Cela s'explique par les dépenses records des touristes étrangers au Canada et la baisse des dépenses des Canadiens à l'extérieur du pays. La figure 8-3 illustre cette dynamique.

En 2001, les étrangers ont dépensé un record de 16,3 milliards $ au Canada. Malgré les baisses enregistrées au cours des trois derniers trimestres, ce chiffre représente une augmentation de 2,8 % par rapport à 2000. Les dépenses des Canadiens ont chuté de 2,2 %, pour se chiffrer à 17,6 milliards $. La hausse des dépenses des étrangers au Canada s'explique par l'augmentation de 5,9 % des dépenses effectuées par les Américains (qui sont passées à 10,2 milliards $) qui a compensé la baisse de 2 % des dépenses (qui sont passées à 6,2 milliards $) des touristes des autres pays. Les Canadiens ont dépensé 3,3 % de plus (6,9 milliards $) à l'extérieur des États-Unis et ont diminué leurs dépenses aux États-Unis (qui sont passées à 10,7 milliards $). Cela représente une baisse de 5,4 % par rapport aux 11,3 milliards $ que les Canadiens avaient dépensés aux États-Unis l'année d'avant. C'est ainsi que le déficit du compte des voyages avec les États-Unis est passé de 1,7 milliard $ à 502 millions $. Toutefois, le déficit du compte des voyages avec les autres pays a augmenté de 446 millions $ à 790 millions $.

FIGURE 8-3 : COMPTE DES VOYAGES INTERNATIONAUX DU CANADA, 1990 – 2001



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

TARIFS DE PASSAGERS INTERNATIONAUX

Les recettes découlant de la vente de billets à des touristes étrangers ont chuté de 5,4 % en 2001 pour se chiffrer à 3,02 milliards $, alors que les Canadiens ont acheté pour 4,18 milliards $ de billets à des transporteurs étrangers, une hausse de 2,4 %. Cela s'est soldé par une augmentation de 30,5 % du déficit des tarifs de passagers, qui a atteint 1,16 milliard $. Les billets d'avion sont indéniablement l'élément le plus important des tarifs de passagers internationaux, et les ventes de billets d'avion ont baissé de 4,9 %, pour atteindre 2,92 milliards $, alors que les achats de billets à des transporteurs étrangers ont augmenté de 4,2 %, pour atteindre 3,97 milliards $, ce qui donne un déficit de 1,01 milliard $ en hausse de 37,5 %. Les recettes résultant des ventes de titres de transport maritime à des étrangers ont augmenté de 60 %, pour passer à 24 millions $, alors que les achats par les Canadiens de titres à des transporteurs étrangers ont augmenté de 22,1 %, pour passer à 116 millions $, portant le déficit à 92 millions $, une hausse de 15 %. Pour ce qui est du transport terrestre, les Canadiens ont acheté pour 92 millions $ de titres auprès de transporteurs étrangers, ce qui ne marque aucun changement par rapport à l'année précédente, alors que les étrangers ont augmenté leurs achats de billets de 8,8 %, lesquels sont passés à 37 millions $. Sur ces titres de transport terrestre, 7 millions $ ont porté sur l'achat de titres de transport ferroviaire par des étrangers et 2 millions $, sur les achats effectués par des Canadiens.

APERÇU DES VOYAGES

VOYAGES INTÉRIEURS

En raison du remaniement de l'Enquête sur la population active utilisée pour l'Enquête sur les voyages des Canadiens, aucune donnée sur les voyages intérieurs n'était disponible pour l'an 2000 au moment d'aller sous presse.

VOYAGES INTERNATIONAUX

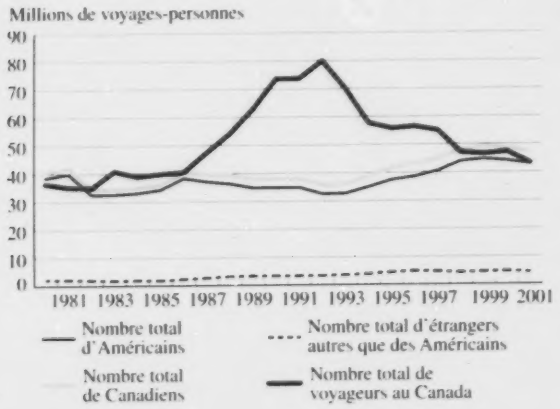
En 2001, 90,3 millions de voyageurs étrangers ont franchi les frontières du Canada, soit 5,7 % de moins qu'en 2000. Tous les types de voyages internationaux ont affiché une baisse à l'exception des voyages des Canadiens ailleurs qu'aux États-Unis. Également en 2001, 43,2 millions de Canadiens ont voyagé à l'extérieur du pays, soit 8,4 % de moins qu'en 2000, tandis que 42,9 millions d'Américains sont venus au Canada, une baisse de 2,6 %. De plus, 4,3 millions de touristes étrangers ont visité le Canada, soit 7,9 % de moins. Le tableau 8-2 donne un aperçu des voyages internationaux en 2000 et en 2001, tandis que la figure 8-4 illustre ces tendances sur une plus longue période.

TABLEAU 8-2 : SOMMAIRE DES VOYAGES INTERNATIONAUX, 2000 ET 2001

	2001	*2000*		
	Voyages-personnes (000)	*Voyages-personnes (000)*	*Durée (nuits)*	*Dépenses moyennes ($)*
Total	**90 347**	**95 819**		
Canadiens	**43 201**	**47 182**	-	**351**
aux États-Unis	38 368	42 666	-	236
Même jour	24 850	28 019	-	39
Une nuit ou plus	13 518	14 648	7.0	612
Vers d'autres pays	4 832	4 515	15.8	1439
Américains	**42 871**	**43 994**	-	**210**
Même jour	27 342	28 769	-	63
Une nuit ou plus	15 528	15 225	3.9	489
Étrangers non américains	**4 275**	**4 644**	-	**1119**
Même jour	166	205	-	41
Une nuit ou plus	4 109	4 439	11.2	1181

Source : Statistique Canada, cat. 66-201

FIGURE 8-4 : VOYAGEURS ÉTRANGERS QUI SONT ENTRÉS AU CANADA, 1980 – 2001



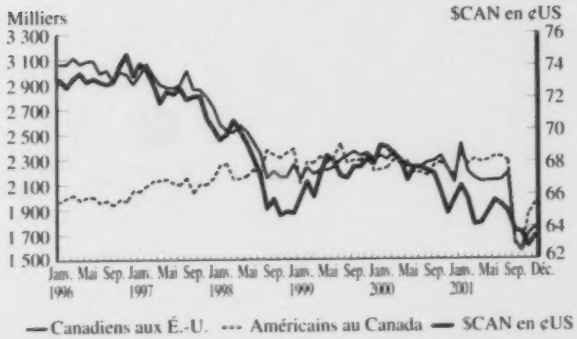
Source : Statistique Canada, cat. 66-201

VOYAGES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

En 2001, le nombre total de voyages entre le Canada et les États-Unis a sérieusement diminué dans les deux sens pour passer à 81,2 millions, soit une baisse de 6,3 %. La baisse la plus importante a été observée dans les voyages effectués par les Canadiens au cours d'une même journée, qui ont diminué de 8,1 % et n'ont représenté que 64,2 % de tous les voyages transfrontaliers. Comme l'indiquent les figures 8-5 et 8-6, il y a eu une nette baisse des voyages transfrontaliers à la suite des événements du 11 septembre et une reprise partielle en novembre et en décembre.

FIGURE 8-5 : VOYAGES D'UNE JOURNÉE EN AUTOMOBILE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2001

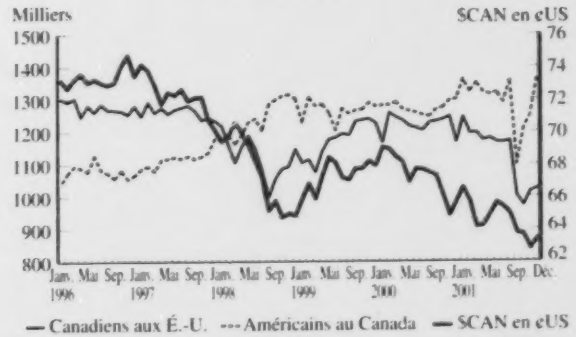
(Désaisonnalisés)



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

FIGURE 8-6 : VOYAGES D'UNE NUIT OU PLUS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1996 – 2001

(Désaisonnalisés)



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

À cause des événements du 11 septembre, de la dépréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine et du ralentissement économique, les voyages effectués par les Canadiens au cours d'une même journée en 2001 ont baissé de 11,3 % et se sont chiffrés à 24,9 millions, tandis que les voyages effectués par les Américains au cours d'une même journée ont baissé de 5 % pour totaliser 27,3 millions. Les voyages d'une nuit ou plus des Canadiens aux États-Unis ont baissé de 7,7 % pour passer à 13,5 millions, alors que ceux des Américains ont augmenté de 2 % pour totaliser 15,5 millions. Pour la quatrième année d'affilée, les voyages d'une nuit ou plus que les Américains ont effectués au Canada ont dépassé les voyages effectués dans l'autre direction.

Répartition des voyages

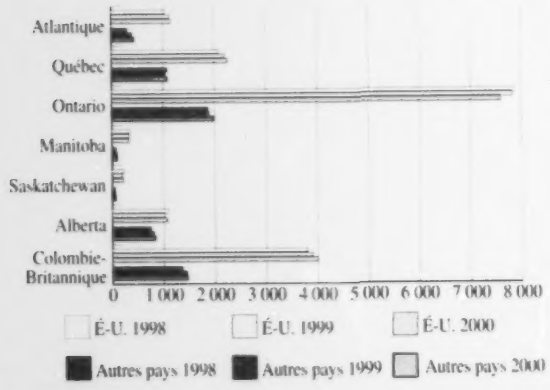
En 2000, l'année la plus récente pour laquelle des données annuelles sont disponibles, les destinations les plus populaires des Canadiens qui se sont rendus aux États-Unis sont en général demeurées les mêmes qu'en 1999. Les États de New York et du Michigan ont représenté respectivement 18 % et 8 % du nombre total de voyages effectués au cours d'une même journée, et la Pennsylvanie et le Vermont, 6 % chacun. Les principaux États de destination des séjours d'une nuit ou plus sont restés les États de New York (12 % du total des voyages en 2000), la Floride (10 %), l'État de Washington (8 %), le Michigan (6 %) et la Californie (5 %). Au troisième trimestre de 2001, les États limitrophes ont accueilli moins de touristes en provenance du Canada. New York est demeuré la destination la plus populaire, même si l'État a accueilli 9,2 % de touristes de moins qu'au troisième trimestre de 2000.

En 2000, les provinces de l'Atlantique, le Québec et la Colombie-Britannique ont tous accueilli des nombres records de touristes en provenance des États-Unis qui ont passé plus de 24 heures au Canada. L'Ontario est resté de loin la province la plus populaire pour les Américains qui y ont effectué 46 % des séjours d'une nuit ou plus. Toutefois, l'an 2000 est la deuxième année consécutive où la province a enregistré une baisse. La Colombie-Britannique et le Québec ont reçu respectivement 24 % et 14 % des Américains qui ont effectué un séjour d'une nuit ou plus au Canada, tandis que 6 % ont visité l'Alberta et 7 %, les provinces de l'Atlantique.

La figure 8-7 illustre le nombre de non-résidents qui sont entrés au Canada pour y passer plus de 24 heures, par province, entre 1998 et 2000.

FIGURE 8-7 : DESTINATION DES NON-RÉSIDENTS QUI SONT ENTRÉS AU CANADA, PAR PROVINCE, 1998 – 2000

(Milliers de visites de plus de 24 heures)



Source : Statistique Canada, cat. 66-201

But du voyage

En 2000, les voyages effectués entre le Canada et les États-Unis ont eu les mêmes buts que dans les années précédentes. Plus de la moitié (53 %) des Canadiens qui ont effectué un séjour d'une nuit ou plus l'ont fait pour l'agrément, et il en va de même des Américains (56 %). Le nombre de voyages effectués pour rendre visite à des amis et des parents a constitué 20 % des voyages des Canadiens et 19 % des voyages des Américains, alors que les voyages d'affaires ont représenté 19 % des voyages effectués par les Canadiens et 16 % de ceux effectués par les Américains. Toutefois, les voyages d'affaires ont chuté au troisième trimestre de 2001, après les événements de septembre 2001. Le nombre de Canadiens qui sont allés aux États-Unis pour affaires a baissé de 21,9 % par rapport au troisième trimestre de 2000, alors que le nombre d'Américains qui sont venus au Canada pour affaires a chuté de 27,2 %.

Modes de transport

Les événements du 11 septembre ont entraîné des changements dans le choix du mode de transport utilisé pour voyager entre les États-Unis et le Canada. Il y a eu une baisse dans toutes les grandes catégories, exception faite des voyages d'une nuit ou plus effectués par les Américains en automobile. Les voyages en avion ont connu la baisse la plus marquée.

Le nombre de Canadiens qui se sont rendus aux États-Unis pour un séjour d'une nuit ou plus en avion a baissé de 708 000 voyages-personnes, soit 13,2 %, en 2001. Les voyages d'une nuit ou plus effectués en automobile ont quant à eux diminué de 374 000 voyages-personnes, soit de 4,7 %. En conséquence, la part de l'avion a chuté de 36,5 % à 34,4 %, renversant l'augmentation de la dernière décennie. La part de l'automobile est passée de 54,4 % à 56,2 %. Les voyages d'une durée d'une nuit ou plus effectués en avion par des Américains ont baissé de 124 000 voyages-personnes, ou 3,2 %, alors que les voyages d'une nuit ou plus en automobile ont augmenté de 431 000 voyages-personnes, ou 4,6 %. La part de l'avion pour les voyages d'une nuit ou plus est passée de 25,4 % à 24,1 %, alors que la part de l'automobile a augmenté de 62,1 % à 63,7 %.

Il n'y a pas eu de changement dans les proportions modales au chapitre des voyages effectués au cours d'une même journée, l'automobile demeure le mode dominant. En 2001, 96,8 % des voyages des Canadiens et 92,6 % des voyages des Américains ont été effectués en automobile. L'autobus s'est classé au deuxième rang, avec 2,4 % des voyages effectués par les Canadiens et 3,6 % des voyages effectués par les Américains.

Le tableau 8-3 illustre les modes de transport utilisés pour effectuer des voyages d'une nuit ou plus et au cours d'une même journée entre le Canada et les États-Unis en 2001.

TABLEAU 8-3 : VOYAGES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS SELON LE MODE, 2001

(Milliers de voyages-personnes)

	Canadiens		*Américains*	
	Total	*%*	*Total*	*%*
Même jour	**24 850**	**100,0**	**27 342**	**100,0**
Automobile	24 048	96,8	25 313	92,6
Avion	105	0,4	480	1,8
Autobus	589	2,4	976	3,6
Autre	109	0,4	573	2,1
Une nuit ou plus	**13 518**	**100,0**	**15 529**	**100,0**
Automobile	7 593	56,2	9 889	63,7
Avion	4 645	34,4	3 748	24,1
Autobus	629	4,7	708	4,6
Bateau	136	1,0	434	2,8
À pied	373	2,8	572	3,7
Autre	142	1,0	177	1,1
Total	**38 368**		**42 871**	

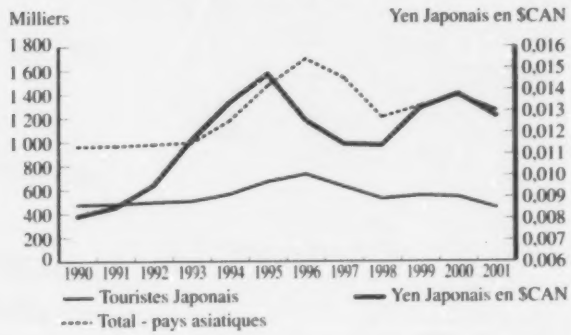
Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Voyages entre le Canada et des pays autres que les États-Unis

Voyages au Canada de touristes d'outre-mer

En 2001, le nombre de touristes d'outre-mer qui sont venus au Canada a baissé de 7,9 %, pour passer à 4,32 millions alors qu'il avait augmenté les deux années précédentes. Cette baisse reflète le ralentissement économique et les événements du 11 septembre. Les touristes en provenance d'Asie et d'Europe ont été moins nombreux à venir au Canada. La baisse a été généralisée et seuls les touristes de quelques pays, dont la Chine, l'Inde, la Corée du Sud et le Mexique, sont venus au Canada en plus grand nombre. Le nombre de touristes en provenance d'Asie a baissé de 8,9 %. Le nombre de touristes japonais a baissé de 16,9 %, pour se chiffrer à 449 000, ce qui reflète la perte de valeur du yen et la récession au Japon. Le nombre de touristes en provenance de Taïwan a diminué de 27,9 % et a été de 157 000, tandis que le nombre de touristes en provenance de Hong Kong a diminué de 10,4 % et a été de 130 000. Seulement 2,3 millions de touristes européens sont venus au Canada, soit une baisse de 8,5 %. Alors que le nombre de touristes en provenance du Royaume-Uni n'a baissé que de 4,9 %, pour passer à 876 000, le nombre de Français et d'Allemands a baissé respectivement de 11,6 % (368 000) et de 13,7 % (368 000). Les figures 8-8 et 8-9 illustrent les fluctuations importantes qui se sont produites dans les taux de change et le nombre de touristes étrangers tandis que la figure 8-10 illustre le pays d'origine des touristes qui ont visité le Canada au cours des trois dernières années.

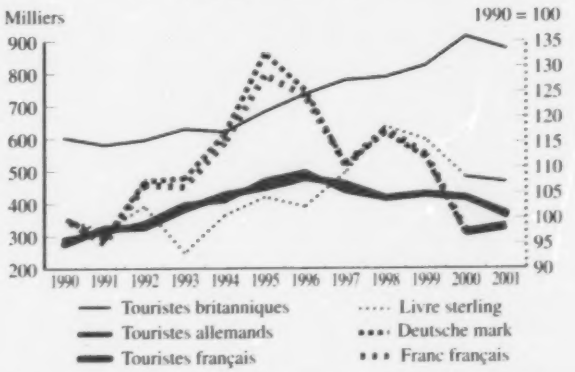
FIGURE 8-8 : TOURISTES EN PROVENANCE DES PRINCIPAUX PAYS D'ASIE, 1990 – 2001



Note : Les taux de change des devises étrangères sont exprimés en $CAN.

Source : Statistique Canada, cat. 66-201, Banque du Canada

FIGURE 8-9 : TOURISTES EN PROVENANCE DES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE, 1990 – 2001



Note : Les taux de change des devises étrangères sont exprimés en $CAN convertis en nombre indice ayant 1990 comme année de base.

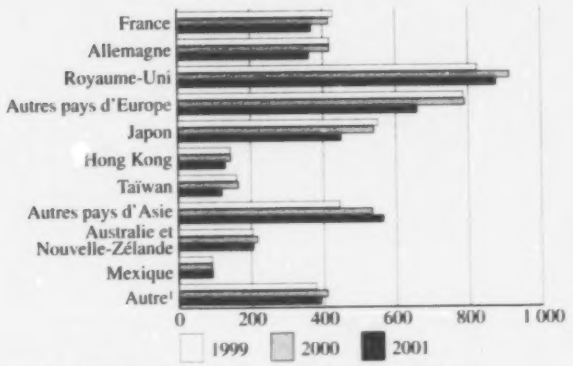
Source : Statistique Canada, cat. 66-201, Banque du Canada

Répartition des voyages

La figure 8-7 illustre la destination des touristes en provenance d'outre-mer par région, en 2000. Le nombre de touristes a augmenté dans toutes les régions par rapport à 1999. Les touristes d'outre-mer qui ont visité les provinces de l'Atlantique ont augmenté de 10,7 % alors que ceux qui ont visité la Colombie-Britannique n'ont augmenté que de 0,6 %. Les parts régionales sont restées stables, l'Ontario attirant le plus grand nombre de touristes d'outre-mer, soit 33 %, la Colombie-Britannique se classant derrière avec 24 % et le Québec, au troisième rang, avec 18 %. L'Alberta a été la destination de 14 % des touristes d'outre-mer, et les provinces de l'Atlantique ont accueilli 7 % des touristes en provenance d'outre-mer, les 3 % restants ont visité le Manitoba et la Saskatchewan.

FIGURE 8-10 : VOYAGES DES CANADIENS À DESTINATION DE PAYS AUTRES QUE LES ÉTATS-UNIS, 1999 – 2001

(Milliers)



1 St-Pierre-et-Miquelon, Caraïbes, Mexique et Océanie (y compris l'Australie).

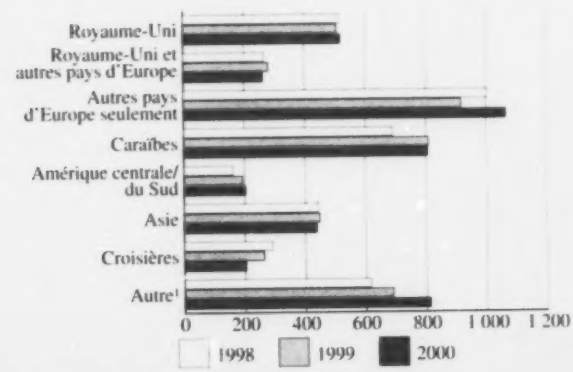
Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Voyages outre-mer des Canadiens

Contrairement à la baisse des touristes en provenance d'outre-mer enregistrée en 2001, les Canadiens ont été plus nombreux à visiter des pays autres que les États-Unis. Ces voyages ont augmenté de 7 %, après une hausse de 6,2 % en 2000. Les voyages à destination de l'Europe ont augmenté de 7,9 % en 2000, l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. Les voyages au Royaume-Uni, la destination étrangère la plus populaire des Canadiens, ont baissé de 2 % alors que les voyages en Allemagne ont augmenté de 22 % et les voyages en France, de 8 %. Les voyages au Mexique, qui est la deuxième destination la plus populaire, ont augmenté de 20 % alors que les voyages à Cuba ont baissé de 22 % après avoir pratiquement doublé en 1999. Le nombre de croisières a augmenté de 4,2 %. La figure 8-11 montre les destinations préférées de voyage des Canadiens au cours des années 1998 à 2000.

FIGURE 8-11 : TOURISTES EN PROVENANCE DE PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 1998 – 2000

(Milliers)



1 Mexique, Caraïbes, Amérique centrale et du Sud et Afrique.

Source : Statistique Canada, cat. 66-201

Voyages outre-mer : but et mode de transport

Les voyages d'agrément ont toujours représenté la plus grande part des voyages que les Canadiens ont effectués outre-mer, puisqu'ils ont représenté 59,6 % des voyages en 2000. Cette proportion est restée pratiquement inchangée par rapport à l'année d'avant. De même, la proportion de voyages pour rendre visite à des amis et à des parents est demeurée pratiquement la même, soit de 17,8 %, alors que la proportion de voyages d'affaires a été de 16,9 %. Le but des voyages des touristes en provenance d'outre-mer est lui aussi demeuré inchangé en 2000 par rapport à 1999. Ce sont les voyages d'agrément qui ont été les plus nombreux, avec 49,1 % du total. Les visites à des amis et à des parents ont été le but principal de 28,4 % des déplacements des touristes d'outre-mer, soit une part de près de 10 % supérieure à celle des canadiens voyageant outre-mer dans le même but. Les voyages d'affaires des touristes d'outre-mer ont représenté 17,8 % de leurs voyages au Canada, soit pratiquement le même pourcentage que les voyages des Canadiens outre-mer.

TABLEAU 8-4 : BUT DES VOYAGES OUTRE-MER, 1990 ET 2000

(Pourcentage de voyages-personnes)

	Canadiens		*Non-résidents (hors É.-U.)*	
But du voyage	*1990*	*2000*	*1990*	*2000*
Affaires	14,3	16,9	18,1	17,8
Visites de parents et d'amis	18,4	17,8	31,8	28,4
Agrément	61,1	59,6	45,3	49,1
Autre	6,3	5,7	4,8	4,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Statistique Canada, cat. 66-201

L'avion est le moyen de transport le plus courant à destination et en provenance des pays d'outre-mer, puisqu'il est utilisé pour 83,4 % des voyages des touristes étrangers et par près de 100 % des Canadiens qui reviennent de l'étranger. Le nombre de touristes d'outre-mer qui sont arrivés au Canada par voie terrestre en provenance des États-Unis a diminué de 19 %, pour se chiffrer à 618 000, faisant chuter la part de ces touristes à 14,5 %, alors qu'elle était de 16,4 % en 2000 et de 30 % au début des années 1990. Parallèlement à cette baisse, le pourcentage de touristes qui sont arrivés en avion a augmenté à 81,8 % à 83,4 %. Il y a eu une hausse du nombre de touristes d'outre-mer qui sont arrivés au Canada par vol direct en avion au lieu de passer par les États-Unis (63,3 % contre 61,8 %), cette part ayant nettement augmenté depuis cinq ans puisqu'elle était d'à peine plus de 50 % au début des années 1990. Même si le nombre de Canadiens qui se sont rendus à l'étranger a augmenté en 2001, le nombre de Canadiens qui sont rentrés par les États-Unis a diminué de 2,7 %.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 9

Les infrastructures de transport au Canada sont essentielles aux déplacements personnels et au transport de marchandises à l'intérieur et entre les provinces, les territoires, les zones urbaines et les régions éloignées.

Les infrastructures de transport au Canada comprennent un réseau de routes, de lignes ferroviaires, d'aéroports, de ports et de voies navigables qui permettent aux gens et aux produits d'être déplacés à travers le pays d'un océan à l'autre et vers le grand Nord, ainsi que vers d'autres pays.

Le présent chapitre présente l'image la plus récente de l'infrastructure de transport du Canada et aborde aussi certains services connexes essentiels.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire canadien n'a que très peu changé en 2001, la baisse globale de la taille du réseau s'étant chiffrée à environ 0,1 %. Malgré le nombre relativement restreint d'abandons de voies en 2001, peu de lignes de chemin de fer ont été cédées à d'autres exploitants. On peut donc en déduire que 2001 a été l'année qui a vu la cession du moins grand nombre de voies ferrées depuis 10 ans. L'évolution du réseau en 2001 affiche un contraste marqué par rapport à la création de nombreuses compagnies d'intérêt local[1] survenue dans la deuxième moitié des années 1990.

À l'heure actuelle, le réseau est stable. Les deux transporteurs de classe I – le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) – représentent à peu près les deux tiers du réseau ferroviaire au Canada (mesuré en routes-kilomètres), tandis que les compagnies régionales et d'intérêt local représentent pratiquement tout le reste.

Le tableau 9-1 illustre la répartition des voies ferrées selon les principaux transporteurs et groupes de transporteurs.

Au Canada, les compagnies de chemin de fer sont de compétence fédérale si leurs opérations franchissent des frontières interprovinciales ou internationales ou si elles préfèrent être constituées en vertu d'une loi fédérale même si toutes leurs opérations se déroulent dans une seule province. En 1990, près de 93 % des voies ferrées au Canada (en routes-kilomètres) étaient de compétence fédérale. Environ 4 % de ces voies appartenaient à des compagnies de classes II et III et le reste, aux deux transporteurs de classe I. La cession des voies des transporteurs de classe I à d'autres transporteurs a entraîné une diminution progressive du pourcentage de voies ferrées canadiennes réglementées par le gouvernement fédéral qui s'est chiffré à 78,6 % en 2001. Le pourcentage de voies ferrées des compagnies de classes II et III de compétence fédérale est resté inférieur à 4 % jusqu'en 1996, lorsqu'il s'est mis à augmenter rapidement. En 2001, 15,4 % des voies ferrées des compagnies de classes II et III étaient de compétence fédérale.

Le tableau 9-2 indique la répartition des voies ferrées au Canada en 2001.

TABLEAU 9-1 : LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AU CANADA, 2001

	2001 Routes-km en exploitation directe/louées	*2000 Routes-km en exploitation directe/louées*	*% du total (2001)*	*Changement en % par rapport à l'année précédente*
CN	19 098	19 186	38,3	(0,5)
CP	14 011	14 067	28,1	(0,4)
Compagnies régionales et d'intérêt local	15 908	15 805	31,9	0,7
Toutes les autres[2]	814	814	1,6	(0,0)
Total	**49 831**	**49 873**		**(0,1)**

Nota : Par définition, les routes-km n'englobent pas les voies parallèles, les embranchements, les voies d'évitement et les voies des cours de triage.
1 Les routes-km en 2000 ont été légèrement révisées pour refléter des correctifs aux données.
2 Compagnies de chemin de fer terminales et de manœuvre, filiales canadiennes des compagnies de chemin de fer américaines et transporteurs ferroviaires voyageurs.

Source : Transports Canada

1 Les compagnies d'intérêt local sont de petites compagnies de chemin de fer qui sont généralement affiliées à un transporteur de classe I. On les distingue des compagnies régionales plus importantes qui existent depuis de nombreuses années au Canada, des petites compagnies de chemin de fer de classes II et III et des filiales canadiennes des transporteurs américains.

TABLEAU 9-2 : DISTRIBUTION FÉDÉRALE ET PROVINCIALE DES VOIES FERRÉES, 1990 ET 2001

	1990		*2001*	
	Routes-km	*% du total*	*Routes-km*	*% du total*
Classe I – fédérale	50 782	89.3	33 109	66.4
Classe II/III – fédérale	1 904	3.3	6 019	12.1
Classe II/III – provinciale	4 180	7.4	10 703	21.5

Source : Transports Canada

RATIONALISATION

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer juge qu'il n'est plus économiquement rentable d'exploiter certains tronçons de voies, elle en cède souvent le contrôle à un autre exploitant ou cesse d'exploiter ces tronçons (ce qu'on appelle un abandon).

Depuis 30 ans, les compagnies de chemin de fer ont rationalisé un volume important de voies ferrées en raison d'une baisse de la demande sur certaines lignes, d'une évolution des besoins de transport, de la concurrence des entreprises de camionnage et, surtout, de l'impératif économique de réduire les dépenses. Les compagnies de chemin de fer canadiennes ont abandonné près de 28 800 km de voies ferrées depuis 1970, la majeure partie de ces abandons ont été effectués par le CN et le CP. Il faut préciser toutefois que ces voies n'ont pas toutes été abandonnées. S'inspirant du modèle américain des compagnies d'intérêt local qui est apparu après l'adoption de la *Staggers Act* de 1980, les compagnies canadiennes d'intérêt local se sont mises à proliférer en 1996 avec l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada*. Avant 1996, les compagnies de chemin de fer avaient abandonné environ 13 660 km de voies ferrées et en avaient cédé 1 550 km à des exploitants de compagnies d'intérêt local. Après le milieu de 1996, les transporteurs ont cédé plus de 9 800 km de voies à des exploitants de compagnies d'intérêt local et en ont abandonné environ 3 780 km.

Depuis 1990, les transporteurs ont rationalisé un peu plus de 20 000 routes-kilomètres de voies ferrées, dont près de 55 % ont été cédées à des compagnies d'intérêt local. La majeure partie de la rationalisation du réseau (légèrement plus de 58 % de l'ensemble du réseau rationalisé) est attribuable au CN. Les compagnies d'intérêt local quant à elles ne sont responsables que d'un peu plus de 4 % de la rationalisation du réseau. C'est le CP qui a mené le restant des activités de rationalisation du réseau ferroviaire.

Le tableau 9-3 illustre les activités de rationalisation des compagnies de chemin de fer canadiennes depuis 1990.

Les activités de rationalisation se sont surtout déroulées en Alberta et en Ontario. En effet, près de 4 000 km de voies ont été rationalisées dans chaque province. En Alberta, le nombre de routes-kilomètres de voies cédées à des compagnies d'intérêt local représente près du double des routes-kilomètres de voies abandonnées. En Ontario, cependant, à peu près la même longueur de voies a été abandonnée ou cédée à d'autres transporteurs. Alors que la plupart des autres provinces ont cédé un plus grand nombre de voies ferrées à d'autres transporteurs qu'elles n'en ont abandonné, la Saskatchewan a été l'exception notoire, puisque près de 58 % des voies rationalisées ont été abandonnées. Il faut signaler qu'environ 900 km de voies ferrées à faible densité assurant le transport du grain dans l'Ouest du Canada (essentiellement en Saskatchewan) ont été abandonnées aux termes de la *Loi sur les transports au Canada* lorsque celle-ci est entrée en vigueur en 1996[2].

Les activités de rationalisation ont varié chaque année. Depuis 1990, par exemple, les activités de rationalisation ont varié entre un maximum de 3 850 km (1996) et un minimum de 450 km (1991). Des 145 km de voies rationalisées en 2001, près de 29 % ont été abandonnées. Le tout marque un écart significatif par rapport aux activités de rationalisation survenues par le passé.

TABLEAU 9-3 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE PAR PROVINCE, 1990 – 2001

(Routes-kilomètres)

		Colombie-Britannique	*Alberta*	*Saskatchewan*	*Manitoba*	*Ontario*	*Québec*	*Nouveau-Brunswick*	*Nouvelle-Écosse*	*Territoires du Nord-Ouest*	*Total*
Abandons	CP	510	581	984	137	409	784	429	242	0	**4 077**
	CN	5	381	647	880	1 417	499	79	227	87	**4 222**
	Autres	0	362	34	0	87	0	0	0	0	**483**
	Total	516	1 324	1 666	1 017	1 912	1 283	508	469	87	**8 782**
Cessions	CP	365	253	682	0	967	829	190	85	0	**3 372**
	CN	168	2 102	610	1 727	996	1 015	328	378	122	**7 448**
	Autres	0	360	0	0	67	0	0	0	0	**428**
	Total	534	2 716	1 291	1 727	2 031	1 845	518	463	122	**11 247**
Total	**CP**	**876**	**834**	**1 666**	**137**	**1 376**	**1 614**	**619**	**328**	**0**	**7 449**
	CN	**174**	**2 483**	**1 257**	**2 607**	**2 413**	**1 514**	**407**	**604**	**210**	**11 669**
	Autres	**0**	**722**	**34**	**0**	**154**	**0**	**0**	**0**	**0**	**910**
	Total	**1 049**	**4 040**	**2 957**	**2 744**	**3 943**	**3 128**	**1 026**	**932**	**210**	**20 029**

Source : Transports Canada

2 Cette distinction s'impose du fait que la rationalisation, peu importe qu'il s'agisse d'abandons ou de cessions, se fait normalement à l'initiative des transporteurs proprement dits et qu'elle suit les procédures établies dans la loi (la procédure a été modifiée en 1996 avec l'adoption de la *Loi sur les transports au Canada*).

Le tableau 9-4 illustre la nature et l'étendue des activités de rationalisation par province en 2001.

TABLEAU 9-4 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE PAR PROVINCE, 2001

(Routes-km)

		Alberta	*Saskatchewan*	*Ontario*	*Total*
Abandons	CP	0	0	19.1	19.1
	CN	0	0	22.2	22.2
	Autres	0	0	41.3	41.3
Cessions	CP	37.5	0	0	37.5
	CN	0	65.7	0	65.7
	Autres	37.5	65.7	0	103.2
Total	CP	37.5	0	19.1	56.6
	CN	0	65.7	22.2	87.9
	Autres	37.5	65.7	41.3	144.5

Note : Seules les provinces avec des activités de rationalisation sont rapportées dans ce tableau.

Source : Transports Canada

Le CN et le CP continueront de rationaliser leurs réseaux à l'avenir. On commence cependant déjà à apercevoir les premiers signes d'une période de rationalisation de deuxième ordre (où les compagnies de chemin de fer rationalisent leur réseau en raison de l'apparition de compagnies d'intérêt local), laquelle devrait persister pendant quelque temps. Le terme « rationalisation de deuxième ordre » réfère à un besoin de rationalisation émanant des compagnies d'intérêt local récemment créées. Il se peut que le CN et le CP se livrent à des activités de rationalisation de deuxième ordre, étant donné que les voies ferrées cédées à l'origine à des compagnies d'intérêt local l'avaient été par voie de bail et non pas de vente.

À titre d'exemples d'activités de rationalisation de deuxième ordre, mentionnons la cession d'une portion de la compagnie d'intérêt local RailAmerica's Lakeland & Waterways à la Athabasca Northern Railway en 2001, et l'abandon d'autres voies de Lakeland & Waterways[3]. RailAmerica, le plus gros propriétaire de compagnies d'intérêt local au Canada puisqu'elle en compte huit, a annoncé à la fin de 2001 son intention de cesser d'exploiter la compagnie E&N Railway en mars 2002. Cette annonce a fait suite à la perte d'un important volume de trafic ferroviaire lorsque l'un de ses principaux expéditeurs a décidé de commencer à expédier ses marchandises par camion.

L'impact que la perte d'un seul expéditeur dominant peut avoir sur une compagnie d'intérêt local témoigne des risques que courent les compagnies d'intérêt local dont le trafic n'est pas diversifié ou qui n'arrivent pas à se relever de chocs économiques ou financiers.

PLANS TRIENNAUX

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent rendre public un plan de rationalisation triennal qui fait état des abandons et des cessions qu'elles envisagent sur un horizon de trois ans. Par le passé, ces plans étaient actualisés relativement souvent. Compte tenu de la baisse du rythme des activités de rationalisation, la fréquence de ces mises à jour affiche un ralentissement. Étant donné que les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale ne sont pas tenues de déposer des plans de rationalisation semblables, on ignore pour l'essentiel les intentions de ces compagnies, sauf dans les cas à l'occasion divulgués au public, comme la cessation des opérations de E&N Railway. Même dans ce cas, on ne connaît pas précisément les intentions de RailAmerica à l'heure actuelle.

C'est ainsi que les plans triennaux de rationalisation sont essentiellement les plans du CN et du CP. Le reste de leurs plans en vigueur est illustré au tableau 9-5.

TABLEAU 9-5 : PLANS TRIENNAUX DE RATIONALISATION DU CN ET DU CP PAR PROVINCE, 2000

(Routes-km)

		C.-B.	*Alb.*	*Sask.*	*Man.*	*Ont.*	*Qué.*	*N.-B.*	*Total*
Abandons	CP	19	269	257	58	13	0	13	628
	CN	0	0	109	0	173	10	0	291
	Total	19	269	366	58	186	10	13	920
Cessions	CP	0	0	0	0	0	0	0	0
	CN	0	0	0	0	117	0	0	117
	Total	0	0	0	0	117	0	0	117

Note : Les totaux peuvent différer à cause des chiffres arrondis.

Source : Transports Canada

Par pure coïncidence, les plans actuels prévoient l'abandon de la même longueur de voies ferrées qu'en l'an 2000. La répartition en revanche est radicalement différente. Environ 77 % des abandons prévus devraient survenir dans les quatre provinces de l'Ouest, dont 40 % uniquement en Saskatchewan. Étant donné que le CP a cessé d'indiquer les voies ferrées qu'il envisage de céder à d'autres transporteurs, la longueur de voies ferrées dont la cession est envisagée au cours des trois prochaines années a considérablement diminué par rapport à l'an dernier[4]. En dépit du fait que le CP ne fait plus état publiquement de ses intentions, tout porte à croire que le CP continuera de céder des voies ferrées à d'autres transporteurs dans les années à venir.

3 La Lakeland & Waterways Railway appartenait à l'origine au CN et a été cédée à RailLink. Toutefois, RailAmerica a fait l'acquisition de RailLink (entre autres compagnies d'intérêt local, notamment RailTex) il y a quelques années.

4 À eux deux, le CN et le CP ont proposé de céder environ 940 km de voies ferrées dans leurs plans triennaux de l'an dernier, et 85 % de ces cessions devaient être réalisées par le CP. À supposer que le CP veuille toujours céder les voies qu'il a déjà identifiées, il y a tout lieu de croire que ce transporteur cédera environ 800 km de voies ferrées au cours des années à venir.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

LE RÉSEAU ROUTIER DU CANADA

Le réseau routier du Canada s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres (selon l'équivalent deux voies). La grande majorité de ce réseau (1,2 million de kilomètres, ou 85 %) est classée comme rues urbaines ou chemins ruraux locaux et comprend toutes les routes sous contrôle privé. Cinq provinces (l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique) regroupent 80 % des chemins locaux et des rues.

Le reste du réseau routier, soit environ 215 000 km, consiste en routes principales et secondaires de compétence provinciale/territoriale ou en grandes artères et rues collectrices urbaines qui relèvent de la compétence des municipalités/localités. Trois grandes composantes forment le réseau de routes et artères :

- **Autoroutes** – Ce sont des routes à plusieurs voies, à accès réglementé et à forte densité de circulation qui relient les grands centres métropolitains du Canada. Sur les 16 000 km d'autoroutes au Canada, plus de 60 % se trouvent en Ontario et au Québec. Le réseau autoroutier représente un peu plus de 1 % de l'ensemble du réseau routier du Canada. Les autoroutes de série 400 en Ontario et la route 2 en Alberta sont des exemples d'autoroutes.
- **Routes principales** – Les routes principales englobent 85 000 km de routes relevant de la compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux qui relient les principaux centres urbains/centres d'activités à l'intérieur de chaque province/territoire et qui donnent accès aux États-Unis. La majorité est concentrée au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. Près de 6 % du réseau appartient à la catégorie des routes principales provinciales. L'autoroute 17 en Ontario et toutes les autoroutes portant un numéro à deux chiffres dans les Prairies sont des exemples de routes principales.
- **Routes secondaires** – Les routes secondaires relient les villes et les centres d'activités de moindre

NOUVELLES INITIATIVES DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Dans le budget de février 2000, le gouvernement fédéral a alloué 2,65 milliards $ à un programme d'infrastructures générales, dont 2,05 milliards $ sont destinés aux infrastructures municipales et 600 millions $ aux infrastructures routières stratégiques. C'est Transports Canada qui sera responsable de l'administration du nouveau programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR). Le PSIR prévoit l'affectation de 500 millions $ pour les améliorations routières stratégiques et de 100 millions $ pour les initiatives visant l'intégration du réseau national, dont 65 millions $ pour les améliorations aux postes frontaliers ou à proximité de ces postes, et le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) à travers tout le Canada (30 millions $).

Dans le budget de 2001, le gouvernement a annoncé des fonds pour deux nouvelles initiatives qui procureront d'autres sources de financement aux infrastructures routières. Le gouvernement a promis 2 milliards $ pour le nouveau Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), qui versera des contributions aux bénéficiaires admissibles pour l'exécution de grands projets d'infrastructures stratégiques. « Infrastructures stratégiques » s'entend de toute immobilisation parmi les suivantes qui sont utilisées ou exploitées dans l'intérêt du public : infrastructures routières ou ferroviaires; infrastructures de transport locales; infrastructures pour le tourisme ou le développement urbain; infrastructures de traitement des eaux usées; infrastructures hydriques; ou autres infrastructures prescrites par règlement. Le budget de 2001 prévoit également l'affectation de 600 millions $ à un nouveau programme d'infrastructures frontalières, visant les projets suivants : construction ou modernisation des accès routiers aux postes frontaliers; centres de traitement des véhicules commerciaux pour accélérer les formalités de dédouanement; et « infrastructures souples » comme les systèmes de transport intelligents.

TABLEAU 9-6 : LONGUEUR DU RÉSEAU ROUTIER AU CANADA, 2001

	---- Kilomètres en équivalent deux voies (milliers) ----						---------- Répartition en pourcentage ----------					
			- Routes secondaires -		*Rues*				*- Routes secondaires -*		*Rues*	
	Autoroutes	*Routes principales*	*Routes provinciales*	*Autres artères de circulation*	*locales/ chemins ruraux*	*Total*	*Autoroutes*	*Routes principales*	*Routes provinciales*	*Autres artères de circulation*	*locales/ chemins ruraux*	*Total*
Terre-Neuve	0,2	1,5	2,0	3,3	20,1	27,1	1,3	1,7	2,9	7,6	1,7	1,9
Île-du-Prince-Édouard	-	1,3	2,2	0,0	2,9	6,4	-	1,6	3,2	0,0	0,2	0,5
Nouvelle-Écosse	1,6	2,8	3,1	0,2	40,9	48,7	9,6	3,3	4,5	0,4	3,4	3,4
Nouveau-Brunswick	1,3	1,6	5,9	0,3	67,5	76,6	7,7	1,8	8,5	0,7	5,6	5,4
Québec	4,9	10,8	8,9	5,2	197,6	227,5	29,7	12,7	12,8	12,1	16,4	16,0
Ontario	5,5	10,3	5,2	28,8	179,9	229,8	33,3	12,1	7,4	66,3	14,9	16,2
Manitoba	0,2	8,1	10,2	0,5	86,1	105,3	1,2	9,6	14,7	1,2	7,1	7,4
Saskatchewan	0,1	20,4	12,0	0,5	216,9	250,0	0,8	24,0	17,2	1,2	18,0	17,6
Alberta	1,4	15,0	15,4	1,9	187,8	221,5	8,3	17,6	22,0	4,5	15,6	15,6
Colombie-Britannique	1,3	9,8	2,5	2,6	184,8	201,0	8,0	11,5	3,6	5,9	15,3	14,2
Yukon	-	2,6	0,9	0,0	12,5	16,1	-	3,1	1,3	0,1	1,0	1,1
Territoires du Nord-Ouest	-	0,8	1,3	0,0	8,0	10,1	-	0,9	1,8	0,0	0,7	0,7
Nunavut	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	-	0,0	0,0	
Total	**16,6**	**85,1**	**69,7**	**43,4**	**1 205,3**	**1 420,1**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Part	1,2	6,0	4,9	3,1	84,9	100,0						

Source : DMTI Spatial, Canmap Streetfiles, version 5.0

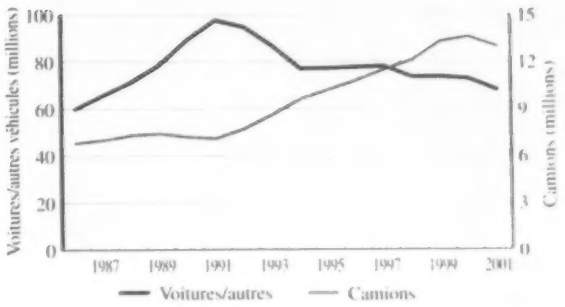
importance au niveau des comtés ou des régions. Ce réseau dépasse 100 000 km de longueur, dont 70 000 km sont sous contrôle provincial et le reste sous contrôle municipal/local. Huit pour cent du réseau appartient à la catégorie des routes secondaires/artères de circulation, et l'Ontario en compte la plus grande part (30 %). Les trois provinces des Prairies, l'Ontario et le Québec représentent près de 80 % du réseau des routes secondaires. La rue Yonge à Toronto et les routes de série 200 ou 300 au Québec sont des exemples de routes secondaires.

Le tableau 9-6 illustre la longueur du réseau routier au Canada.

Circulation entre le Canada et les États-Unis

Pour la première fois depuis 1991, le nombre de camions qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a chuté par rapport à l'année d'avant, passant de 13,6 millions de véhicules en 2000 à 13 millions de véhicules en 2001, soit une baisse de 4 %. Cela met un terme à neuf années d'affilée de hausses annuelles du trafic transfrontalier de camions. Entre 1991 et 2000, le trafic de camions a pratiquement doublé, pour passer de 7,1 millions à 13,6 millions de franchissements en 2000 (voir figure 9-1). Cette baisse est attribuable en grande partie au ralentissement de l'activité économique au Canada et aux États-Unis en 2001. Les activités de camionnage sont une demande dérivée, et toute baisse de l'activité économique des expéditeurs a un effet néfaste sur la demande de services de camionnage. Le nombre de camions qui franchissent la frontière tient donc lieu d'indicateur pratique de la conjoncture économique en général.

FIGURE 9-1 : CIRCULATION ANNUELLE DANS LES DEUX SENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 2001



Source : Statistique Canada, Section voyages internationaux

Alors que le nombre de mouvements de camions a chuté pour la première fois en 10 ans, la circulation de voitures et autres véhicules a poursuivi sa baisse régulière en 2001, reculant de 6 % par rapport à 2000 pour atteindre à peine 68 millions de franchissements de véhicules. Depuis 1991, le nombre de véhicules en dehors des camions qui ont franchi la frontière a baissé de 30 % par rapport au record absolu de 97,7 millions de franchissements en 1991.

Circulation annuelle des véhicules aux principaux postes frontaliers, 1999-2001

Camions

Le trafic transfrontalier est fortement concentré dans un faible nombre de postes. Comme l'indique le tableau 9-7, près de 90 % des camions ont franchi les 20 postes

TABLEAU 9-7 : LES 20 POSTES FRONTALIERS LES PLUS FRÉQUENTÉS PAR LES CAMIONS, 1999 – 2001

Débit annuel de la circulation dans les deux sens

		Millions			Rang en	Répartition en pourcentage		
Poste frontalier	*Province*	*1999*	*2000*	*2001*	*2001*	*1999*	*2000*	*2001*
Pont Ambassador – Windsor	Ontario	3,43	3,49	3,24	1	25,9	25,7	24,9
Pont Blue Water – Sarnia	Ontario	1,41	1,48	1,47	2	10,7	10,9	11,3
Pont Peace – Fort Erie	Ontario	1,50	1,45	1,35	3	11,4	10,7	10,4
Pont Queenston – Lewiston	Ontario	0,96	1,04	1,00	4	7,3	7,7	7,7
Lacolle	Québec	0,85	0,79	0,79	5	6,4	5,9	6,1
Pacific Highway	Colombie-Britannique	0,86	0,87	0,79	6	6,5	6,4	6,0
Lansdowne	Ontario	0,51	0,53	0,50	7	3,8	3,9	3,9
Emerson	Manitoba	0,34	0,36	0,37	8	2,6	2,7	2,8
Phillipsburg	Québec	0,29	0,31	0,30	9	2,2	2,3	2,3
Coutts	Alberta	0,23	0,26	0,29	10	1,8	1,9	2,2
Rock Island	Québec	0,24	0,27	0,26	11	1,8	2,0	2,0
Beauce	Québec	0,13	0,19	0,19	12	1,0	1,4	1,5
Tunnel Detroit – Windsor	Ontario	0,21	0,18	0,17	13	1,5	1,3	1,3
Woodstock	Nouveau-Brunswick	0,14	0,17	0,16	14	1,1	1,3	1,2
Aldergrove	Colombie-Britannique	0,12	0,14	0,16	15	0,9	1,0	1,2
Huntingdon	Colombie-Britannique	0,13	0,13	0,14	16	1,0	0,9	1,1
Sault Ste. Marie	Ontario	0,14	0,13	0,13	17	1,1	1,0	1,0
North Portal	Saskatchewan	0,13	0,13	0,13	18	1,0	1,0	1,0
Pigeon River	Ontario	0,08	0,09	0,10	19	0,6	0,7	0,7
Milltown	Nouveau-Brunswick	0,08	0,10	0,08	20	0,6	0,8	0,6
20 premiers (selon la circulation de camions)		**11,80**	**12,12**	**11,62**		**89,0**	**89,3**	**89,2**
Total		**13,25**	**13,58**	**13,03**				

Note : Le volume de trafic dans les deux directions est estimé en doublant le volume unidirectionnel entrant au Canada.

Source : Section voyages internationaux, Statistique Canada et autres statistiques non publiées.

frontaliers les plus fréquentés en 2001. De ces 20 postes, les quatre les plus fréquentés et huit de ce total étaient situés en Ontario. Les quatre premiers postes frontaliers de camions (le pont Ambassador à Windsor, le pont Peace à Fort Erie, le pont Blue Water à Sarnia et le pont Queenston–Lewiston à Niagara Falls) ont vu défiler 7,1 millions de camions en 2001, ou 54 % du nombre total de camions qui ont franchi la frontière. La Colombie-Britannique et le Québec ont classé sept postes frontaliers parmi les 20 premiers, les deux postes les plus fréquentés, ceux de Pacific Highway/Douglas et de Lacolle, se classant parmi les six premiers. Le Nouveau-Brunswick a classé deux postes dans les 20 premiers et les provinces des Prairies, un chacune.

Comme l'indiquent les nombres totaux, 15 des 20 premiers postes frontaliers ont enregistré un moins grand nombre de mouvements de camions en 2001 qu'en 2000. Ensemble, les 20 postes frontaliers les plus importants ont affiché une baisse globale de 4,2 % entre 2000 et 2001.

Voitures et autres véhicules

La répartition du trafic autre que celui des camions aux postes frontaliers (c.-à-d. les automobiles, les camions légers, les fourgonnettes et les autobus) a été analogue à la répartition des camions, si ce n'est qu'une plus grande part de ce trafic a été concentrée aux postes frontaliers situés à proximité des zones urbaines plus peuplées. Comme l'indique le tableau 9-8, la région de Windsor–Detroit a été encore une fois la plus fréquentée, avec plus de 15 millions de passages d'automobiles/autres véhicules en 2001. Le pont Ambassador a été le point le plus fréquenté, avec près de 12 % du nombre total d'automobiles, suivi de près par le tunnel Detroit–Windsor, avec 11,1 %. La région de Niagara a été la deuxième région la plus fréquentée, avec plus de 14 millions de véhicules qui ont franchi ses principaux points. Ensemble, les principaux postes frontaliers du Sud de l'Ontario (notamment le pont Blue Water à Sarnia) ont représenté près de la moitié de l'activité transfrontalière des véhicules autres que les camions en 2001. Dans l'ensemble, 10 des 20 postes frontaliers les plus fréquentés étaient en Ontario, ce qui représente environ 58 % de l'activité globale. En dehors de l'Ontario, le poste frontalier le plus fréquenté a été celui de Pacific Highway/Douglas, au Sud de Vancouver. Celui-ci s'est classé au quatrième rang général et il a traité plus de 8 % de l'activité transfrontalière des véhicules autres que les camions en 2001. Avec trois autres postes frontaliers parmi les 20 premiers, tous situés à proximité de Vancouver, la Colombie-Britannique a représenté près de 14 % de l'activité. Le Québec avait trois postes principaux qui ont traité environ 6 % du total. Trois postes situés au Nouveau-Brunswick viennent compléter la liste des 20 postes les plus importants, avec près de 5,5 % de l'activité totale des automobiles/autres véhicules. Comme pour les camions, à part trois postes, les 20 postes les plus fréquentés ont enregistré une baisse du nombre d'automobiles/autres véhicules qui les ont franchis par rapport à 2000.

TABLEAU 9-8 : LES 20 POSTES FRONTALIERS LES PLUS FRÉQUENTÉS PAR LES VOITURES ET AUTRES VÉHICULES, 1999 – 2001

Débit annuel de la circulation dans les deux sens

Poste frontalier	*Province*	*Millions* 1999	2000	2001	*Rang en* 2001	*Répartition en pourcentage* 1999	2000	2001
Pont Ambassador – Windsor	Ontario	9.0	8.8	7.9	1	12.2	12.1	11.6
Tunnel Detroit – Windsor	Ontario	9.4	8.4	7.6	2	12.8	11.6	11.1
Pont Peace – Fort Erie	Ontario	6.5	6.8	6.7	3	8.8	9.3	9.8
Pacific Highway	Colombie-Britannique	6.1	6.0	5.5	4	8.2	8.3	8.1
Pont Niagara – Rainbow	Ontario	4.1	3.7	4.2	5	5.6	5.1	6.1
Pont Blue Water – Sarnia	Ontario	4.1	4.4	4.1	6	5.5	6.0	6.1
Niagara - Queenston - Pont Lewiston	Ontario	3.4	3.5	3.3	7	4.6	4.8	4.8
Sault Ste. Marie	Ontario	2.5	2.4	2.1	8	3.4	3.3	3.0
Cornwall	Ontario	2.0	2.1	2.0	9	2.8	2.9	3.0
Lacolle	Québec	2.0	2.0	1.9	10	2.6	2.7	2.8
St. Stephen	Nouveau-Brunswick	1.9	1.8	1.6	11	2.5	2.4	2.4
Boundary Bay	Colombie-Britannique	1.6	1.7	1.5	12	2.2	2.3	2.2
Edmundston	Nouveau-Brunswick	1.5	1.5	1.3	13	2.0	2.0	2.0
Huntingdon	Colombie-Britannique	1.5	1.5	1.3	14	2.0	2.0	1.9
Lansdowne	Ontario	1.2	1.2	1.2	15	1.7	1.7	1.7
Rock Island	Québec	1.2	1.2	1.2	16	1.6	1.7	1.7
Aldergrove	Colombie-Britannique	1.2	1.2	1.2	17	1.7	1.7	1.7
Phillipsburg	Québec	0.8	0.9	0.9	18	1.2	1.2	1.3
Fort Frances	Ontario	0.9	0.9	0.8	19	1.2	1.2	1.1
Milltown	Nouveau-Brunswick	0.7	0.7	0.8	20	1.0	1.0	1.1
20 premiers		**61,4**	**60,7**	**56,9**		**83,4**	**83,4**	**83,5**
Total		**73,7**	**72,8**	**68,1**				

Note : Le volume de trafic dans les deux directions a été estimé en doublant le volume unidirectionnel entrant au Canada.

Source : Section voyages internationaux, Statistique Canada et autres statistiques non publiées.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

PORTS

Les ports du Canada sont des maillons essentiels de la chaîne qui relie les activités économiques aux marchés qui leur seraient autrement inaccessibles. Les grands ports canadiens sont des points d'accès vitaux du réseau national de transport. Leurs raccordements aux réseaux ferroviaire et routier sont indispensables pour assurer le transport des marchandises exportées et importées, en particulier celles qui sont destinées à d'autres continents ou qui en proviennent. Les grands ports revêtent également de l'importance au niveau de l'emploi, des activités économiques locales, du ravitaillement de certaines localités et des activités qui se rapportent aux voyages d'affaires ou d'agrément.

Les ports bénéficient d'infrastructures, comme les terminaux portuaires, qui ont un rapport direct avec le type de trafic qu'ils accueillent (p. ex. installations et organisations qui permettent le chargement et le déchargement des navires mouillant dans le port). Les terminaux portuaires sont exploités par les administrations portuaires et ils appartiennent souvent à des entreprises indépendantes qui en assurent l'exploitation et qui louent un certain volume d'espace au port.

RÉSEAU PORTUAIRE CANADIEN

En décembre 1995, après l'annonce de la Politique maritime nationale, le réseau portuaire canadien a entrepris un processus de restructuration. Le gouvernement fédéral s'est retiré de l'exploitation directe des ports et a permis aux utilisateurs locaux d'intervenir davantage dans le domaine des services portuaires. La Politique maritime nationale a été adoptée en vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998. Cette politique prévoit trois catégories de ports : 1) les administrations portuaires canadiennes; 2) les ports régionaux et locaux; 3) les ports éloignés.

La *Loi maritime du Canada* a entraîné la création d'un Réseau portuaire national constitué d'administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de manière indépendante. Ces administrations sont considérées comme des ports financièrement autonomes jugés essentiels au commerce intérieur et international. Elles englobent les anciennes sociétés portuaires locales ainsi que la plupart des anciens ports divisionnaires importants de l'ex-Société canadienne des ports et la plupart des anciennes commissions portuaires. C'est le 1er mai 2001 qu'a été créée l'Administration portuaire de Hamilton, ce qui porte le nombre total d'APC à 19 ports désignés. En outre, le ministre a approuvé l'octroi du statut d'APC à la Commission portuaire d'Oshawa. Le port d'Oshawa devrait compléter le processus des lettres patentes et obtenir le statut d'administration portuaire canadienne en 2002.

Pour d'autres précisions sur cette restructuration, il suffit de consulter les rapports annuels des années antérieures, disponibles sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/pol/fr/T-FACTS3/T-FactsF/Rapport_annuel_sur_les_transport.htm. Le rapport d'étape sur la cession des ports par le gouvernement fédéral est disponible à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm.

L'article 144 de la *Loi maritime du Canada* (LMC) prévoit que le ministre doit effectuer un examen des dispositions et de l'application de la Loi au cours de la cinquième année suivant la date de sa sanction. C'est ainsi qu'un examen de la Loi devra être effectué d'ici juin 2003 et qu'un rapport d'examen devra être déposé devant chacune des chambres du Parlement. L'examen de la LMC débutera en 2002.

Le rôle que joue Transports Canada dans l'exploitation du Réseau portuaire national du Canada consiste à faire appliquer les règlements régissant l'utilisation des ports publics et des installations portuaires publiques, à surveiller les activités portuaires et à percevoir les droits d'utilisation. C'est le secteur privé qui est chargé d'assurer les services portuaires, comme la manutention du fret.

Transports Canada a amorcé la commercialisation de ses ports publics en avril 1996 dans les limites du cadre statutaire approprié. En vertu de la Politique maritime nationale, les ports régionaux et locaux sont cédés à d'autres ministères fédéraux ou aux gouvernements provinciaux, à des administrations municipales, à des organismes communautaires ou à des intérêts privés, sur une période de six ans qui doit prendre fin le 31 mars 2002. Les ports publics sont en voie de déclassement au fur et à mesure que Transports Canada renonce à ses derniers intérêts de propriété, notamment sur les lits portuaires s'il y a lieu, en faveur d'un nouveau propriétaire. Une fois qu'un port public est déclassé, Transports Canada n'est plus investi du pouvoir de réglementer les activités dans ces eaux. C'est ainsi que, lorsqu'un port est déclassé, le gouvernement fédéral retire de son poste le gardien de port qu'il y avait nommé étant donné que sa principale responsabilité était d'appliquer les règlements régissant les ports publics.

À la fin de décembre 2001, 420 des 549 ports publics et installations portuaires publiques relevant du contrôle et de l'administration de Transports Canada avant l'adoption de la Politique maritime nationale avaient été cédés, déclassés ou démolis, ou encore Transports Canada s'était dessaisi de ses intérêts. Au 31 décembre 2001, 129 ports régionaux et locaux et ports et installations portuaires éloignés étaient sous le contrôle de Transports Canada, et 19 autres ports demeuraient également sous le contrôle du Ministère, ces ports publics n'ayant pas encore été déclassés du fait que le Ministère ne s'était pas dessaisi du lit portuaire.

Le tableau 9-9 résume la classification des principaux ports au 31 décembre 2001.

TABLEAU 9-9 : CLASSIFICATION DES PRINCIPAUX PORTS

(Statut au 31 décembre 2001)

	Fédéraux	*Provinciaux*	*Municipaux*	*Privés*	*Total*
Ports fédéraux					
Administrations portuaires canadiennes	19	*	*	*	19
Commissions portuaires	1	*	*	*	1
Ports exploités par Transports Canada (TC)					
Ports régionaux et locaux	95	*	*	*	95
Ports éloignés	34	*	*	*	34
Ports cédés[1] par Transports Canada	64	39	85	*	188
Statut des autres ports antérieurement de Transports Canada					
Démolis	3	*	*	*	3
Fin des intérêts de TC	18	*	*	*	18
Déclassés	211	*	*	*	211
Ports du ministère des Pêches et des Océans[2] (MPO)					
Ports de pêche					
Administrations portuaires		*	*	*	635
Ports pour petits bâtiments		*	*	*	433
Ports de plaisance					
Exploités par le MPO		*	*	*	178
Cédés		*	*	*	615[3]
Autres ports en service	*	4	2	33	39

Note : * ne s'applique pas.

1 Ce qui comprend 21 ports dont les installations ont été cédées, mais dont le lit portuaire n'a pas encore été déclassé, et 64 ports qui ont été cédés au ministère des Pêches et des Océans.

2 À l'exclusion de 64 ports cédés par Transports Canada.

3 Le total inclut 100 autres ports de plaisance.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

TABLEAU 9-10 : NOMBRE DE PORTS SOUS LE CONTRÔLE ET L'ADMINISTRATION DE TRANSPORTS CANADA, PAR PROVINCE ET PAR ANNÉE, 1995 – 2001

(Statut au 31 décembre 2001)

Province	*1995*[1]	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*
Terre-Neuve	58	40	20	19	18	18	18
Nouveau-Brunswick	45	9	7	6	3	3	3
Nouvelle-Écosse	128	35	35	31	18	12	5
Île-du-Prince-Édouard	31	4	4	4	4	4	4
Québec	73	48	46	46	45	36	36
Ontario	54	37	30	25	20	19	16
Manitoba	2	2	2	2	2	2	2
Saskatchewan	4	4	4	4	4	4	4
Alberta	3	1	1	1	1	1	1
Colombie-Britannique	105	92	89	89	78	68	40
Territoires du Nord-Ouest	46	0	0	0	0	0	0
Total	**549**	**272**	**238**	**227**	**193**	**167**	**129**

1 Dernière année avant l'adoption de la Politique maritime nationale.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Le tableau 9-10 résume la répartition régionale des ports administrés par Transports Canada entre 1995 et 2001.

Au 31 decémbre 2001, 188 ports publics et installations portuaires publiques avaient été cédés, dont 39 aux gouvernements provinciaux, 64 à d'autres ministères fédéraux et 85 à des intérêts locaux. De ces 188 ports, 19 n'avaient pas encore été déclassés. De plus, 21 autres sites avaient été soit démolis où avaient vu Transports Canada se retirer (soit via la location ou le retrait du permis).

Dans l'ensemble, 262 ports publics avaient été déclassés. Les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres sites portuaires (en plus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale), dont 25 étaient attenants à des installations portuaires déjà cédées.

Le gouvernement fédéral continuera d'assurer l'entretien des ports éloignés qui répondent aux besoins élémentaires de transport des communautés isolées, à moins que des intérêts locaux n'expriment le désir de détenir de telles installations portuaires. Même si aucun port éloigné n'a été cédé en 2001, 27 l'ont été depuis 1996. Il en résulte que Transports Canada continue d'administrer 34 ports éloignés à l'échelle nationale (10 au Québec, 3 en Ontario, 1 au Manitoba et 20 en Colombie-Britannique).

Le tableau 9-11 illustre la cession des ports régionaux, locaux et éloignés ainsi que le nombre de ports restants à l'échelle régionale.

À la fin de 2001, il restait 164 autres ports, dont 82 ports privés, 41 ports provinciaux et 41 ports municipaux. Mentionnons notamment des ports comme Port-Cartier (Québec) et Nanticoke (Ontario), qui servent à l'expédition d'importants volumes de marchandises; et Quyon (Québec), qui est utilisé par un service de traversier interprovincial sur la rivière des Outaouais.

Résultats financiers

Nous n'avons pu nous procurer pour ce rapport les états financiers vérifiés de 2001. C'est pourquoi les résultats financiers relatifs à 2000 sont présentés pour les 18 ports désignés comme administrations portuaires canadiennes (APC) au 31 décembre 2000.

TABLEAU 9-11 : SITUATION DES PORTS RÉGIONAUX, LOCAUX ET ÉLOIGNÉS DE TRANSPORTS CANADA

(Statut au 31 décembre 2001)

Région	*Cédés*[1]	*Déclassés*[1]	*Démolis/ fermés*	*Fin des intérêts de TC*	*Restants*	*Total*
Pacifique	44	10	2	6	40	105
Prairie/Nord	47	1	-	-	7	55
Ontario	17	17	-	4	16	54
Québec	13	23	1	-	36	73
Provinces de l'Atlantique	64	160	-	8	30	262
Total	**188**	**211**	**3**	**18**	**129**	**549**

1 Ces chiffres englobent les ports éloignés et les ports dont le lit portuaire n'a pas encore été cédé.

2 Ne comprend pas le déclassement de 26 ports découverts à l'issue de recherches ultérieures dans les archives, ni le déclassement de 24 ports publics attenant à des installations portuaires déjà cédées.

Source : Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Le tableau 9-12 illustre les recettes, les dépenses et certains ratios clés des administrations portuaires canadiennes en 2000. Cette année-là, les APC ont déclaré des recettes totales de 256,2 millions $, un bénéfice net de 34,2 millions $ et des mouvements de trésorerie d'exploitation de 92,4 millions $. Des 18 APC désignées, Vancouver et Montréal ont représenté près de 58 % du total des recettes générées. Quatre APC ont représenté 64 % du volume total des marchandises : Vancouver, qui en a manutentionné 34 %, ainsi que Montréal, Saint John et Sept-Îles, qui en ont chacun manutentionné 10 %.

Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation des administrations portuaires canadiennes s'est chiffré à 84 % en 2000, les ratios individuels variant entre 60 % et 136 %. Le rendement de l'actif a été de 3 % en 2000. C'est le port de Saguenay qui a enregistré le rendement de l'actif le plus élevé (21,4 %), suivi de Trois-Rivières (16,7 %) et de Québec (6,8 %).

Le tableau 9-13 illustre les recettes, les dépenses et le bénéfice net de toutes les commissions portuaires et des ports de la Société canadienne des ports entre 1996 et

TABLEAU 9-13 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PRINCIPAUX PORTS, 1996 – 2000

(Millions de dollars)

	1996[1]	*1997*[2]	*1998*[2]	*1999*[2]	*2000*[3]
Recettes	285,9	296,8	287,2	238,3	256,2
Dépenses	226,3	235,6	227,0	209,2	215,5
Bénéfice d'exploitation	59,6	61,2	60,2	29,1	40,7
Ratio (%)	79	79	79	88	84
Bénéfice net	**36,2**	**44,5**	**28,1**	**35,7**	**34,2**

1 Englobe toutes les commissions portuaires et les ports de la Société canadienne des ports.
2 Englobe les ports qui avaient le statut d'APC au 31 décembre 1999. Les chiffres de 1999 ont été actualisés pour refléter les changements survenus dans les politiques comptables tels qu'ils figurent dans les états financiers vérifiés de 2000.
3 Englobe les ports ayant le statut d'APC au 31 décembre 2000.

Source : États financiers des ports, Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

TABLEAU 9-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 2000

(Millions de dollars)

Poste	*Vancouver*	*Montréal*	*Halifax*	*Québec*	*Saint John*	*St. John's*	*Prince Rupert*	*Port Alberni*	*Fraser River*
Recettes d'exploitation	86,443	61,988	18,054	11,107	10,404	3,504	6,409	2,616	14,469
Dépenses d'exploitation[2]	56,034	61,966	12,719	10,768	9,071	3,033	6,394	3,565	13,107
Bénéfice d'exploitation	30,409	0,022	5,334	0,338	1,333	0,471	0,015	(0,949)	1,361
Ratio : dépenses/recettes (%)	64,8	100,0	70,5	97,0	87,2	86,6	99,8	136,3	90,6
Bénéfice net	24,413	6,685	4,981	3,201	2,296	0,756	(14,685)	(0,510)	0,857
Immobilisations nettes	426,052	162,520	85,262	47,412	58,794	13,099	78,588	9,008	94,902
Ratio : bénéfice net/ immobilisations nettes (%)	5,7	4,1	5,8	6,8	3,9	5,8	(18,7)	(5,7)	0,9
Revenus de placement	2,229	6,663	0,137	0,947	0,963	0,335	0,501	0,426	0,835
Fonds d'exploitation	65,397	(9,159)	9,187	1,143	4,447	1,897	1,754	0,062	2,453
Fonds utilisés pour les activités d'investissement	49,244	(12,276)	6,576	16,416	6,924	0,713	(0,259)	1,179	(0,554)
Achat d'immobilisations, net	49,238	13,348	6,576	5,797	2,996	0,713	0,671	1,179	3,973
Total des actifs	**485,501**	**276,566**	**94,776**	**91,255**	**75,089**	**20,620**	**91,691**	**16,337**	**116,075**
Capitaux propres	404,913	247,649	81,207	27,819	71,074	19,563	90,281	15,790	88,155
Capital d'apport	150,259	237,263	50,857	4,506	61,659	18,422	84,612	3,191	79,602
Bénéfices non répartis[3]	254,654	10,386	30,351	23,313	9,415	1,141	5,669	12,599	8,553

Poste	*Nanaimo*	*North Fraser*	*Thunder Bay*	*Toronto*	*Windsor*	*Saguenay*	*Sept-Îles*	*Trois-Rivières*	*Belledune*[4]	***Ensemble des APC***[5]
Recettes d'exploitation	5,766	2,657	2,826	13,304	1,148	1,469	7,997	3,476	2,568	**256,204**
Dépenses d'exploitation[2]	6,076	2,748	2,617	15,635	1,305	1,270	4,842	2,505	1,813	**215,469**
Bénéfice d'exploitation	(0,310)	(0,091)	0,210	(2,331)	(0,157)	0,200	3,155	0,971	0,755	**40,735**
Ratio : dépenses/recettes (%)	105,4	103,4	92,6	117,5	113,7	86,4	60,5	72,1	70,6	**84,1**
Bénéfice net	0,287	0,083	0,938	(0,554)	0,155	0,859	2,127	2,207	0,058	**34,154**
Immobilisations nettes	22,824	2,087	16,138	42,691	3,880	4,018	35,350	13,185	41,817	**1 157,626**
Ratio : bénéfice net/ immobilisations nettes (%)	1,3	4,0	5,8	(1,3)	4,0	21,4	6,0	16,7	0,1	**3,0**
Revenus de placement	0,586	0,083	0,728	1,777	0,313	0,734	0,299	1,235	0,218	**19,008**
Fonds d'exploitation	3,336	0,661	1,666	2,365	0,190	0,817	2,424	2,621	1,104	**92,365**
Fonds utilisés pour les activités d'investissement	1,709	0,569	1,687	1,382	(0,026)	0,785	1,148	2,777	26,220	**104,215**
Achat d'immobilisations, net	1,417	0,569	0,090	1,176	0,170	(0,092)	3,568	1,939	42,437	**135,764**
Total des actifs	**35,894**	**11,434**	**29,918**	**74,048**	**9,691**	**15,765**	**41,550**	**31,632**	**49,132**	**1 566,975**
Capitaux propres	33,533	10,396	29,338	62,110	9,076	15,453	14,402	30,738	-	**1 251,495**
Capital d'apport	24,991	6,638	27,712	0,000	8,618	13,999	11,466	(6,740)	18,302	**795,357**
Bénéfices non répartis[3]	8,542	3,757	1,626	62,110	0,458	1,454	2,936	37,478	0,058	**474,499**

1 Les chiffres relatifs à Fraser River représentent la période de 12 mois pour l'exercice se terminant le 30 avril 2001. Tous les autres chiffres correspondent à l'année civile 2000.
2 Comprend les dividendes et autres frais payés au gouvernement du Canada.
3 Peut comprendre les années antérieures selon les données déclarées dans les états financiers.
4 Les chiffres englobent le prédécesseur du port et concernent donc une année complète.
5 Compte tenu de l'arrondissement des chiffres, il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme de tous les chiffres.

Source : États financiers des ports; Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

2000, tandis que le tableau 9-14 compare les recettes, les dépenses et le bénéfice net de tous les ports ayant le statut d'APC respectivement au 31 décembre 1999 et 2000.

De prime abord, les chiffres du tableau 9-13 indiquent que les recettes totales d'exploitation sont passées de 238 millions $ en 1999 à plus de 256 millions $ en 2000, pendant que les dépenses augmentaient de 6,3 millions $, situation qui est partiellement attribuable au fait que le port de Belledune a acquis le statut d'APC en 2000. Le tableau 9-14, qui compare les mêmes ports en 1999 et en 2000, révèle que les recettes ont augmenté de 244 millions $ à 256 millions $, soit une hausse de 5 %. Onze des 18 APC ont déclaré une augmentation des recettes variant entre 0,02 million $ et 9,62 millions $, alors que huit d'entre elles ont déclaré une baisse des dépenses oscillant entre 0,05 million $ et 1,8 million $. Cela donne une baisse globale de 4,6 millions $. Sur le plan des recettes, Vancouver et Montréal ont déclaré les plus fortes hausses, soit respectivement de 9,6 millions $ (12,5 %) et de 3,12 millions $ (5,3 %). Les ports du Saguenay et de Halifax ont déclaré les plus fortes hausses en pourcentage, soit respectivement de 23 % (0,28 million $) et de 14 % (2,2 millions $). L'augmentation des dépenses dans 10 ports a varié entre 0,07 million $ et 4,3 millions $, pour une augmentation globale de 8,6 millions $. L'effet net a été une augmentation totale des dépenses de 4 millions $ en 2000 par rapport à 1999.

Pour ce qui est des principaux ports ayant le statut d'APC au 31 décembre 2000, le bénéfice net a chuté de 1,7 million $ par rapport à 1999. En revanche, 11 des 18 ports ont déclaré des augmentations allant de 0,01 million $ à 6,5 millions $, soit une hausse globale de 15,5 millions $. Les sept ports qui ont déclaré une baisse de leur bénéfice net ont essuyé un déficit global de 17,5 millions $, les baisses variant de 0,09 million $ à 15,9 millions $. Le bénéfice net de -14,7 millions $ du port de Prince Rupert est attribuable à une baisse de 15,2 millions $ de la valeur de certaines immobilisations, dont la valeur de recouvrement nette était inférieure à la valeur comptable consignée.

En 1999, le tonnage des APC, qui s'était chiffré à 207,3 millions de tonnes l'année d'avant, est passé à 204,9 millions de tonnes. D'après ce tonnage, les recettes par tonne ont augmenté de 1,13 $ en 1998 à 1,17 $ en 1999, alors que les dépenses par tonne ont augmenté de 0,94 $ à 1,03 $.

TABLEAU 9-14 : COMPARAISON DES RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES, 1999 ET 2000[1]

(Millions de dollars)

	Recettes		*Dépenses*		*Bénéfice net*	
	1999[2]	*2000*	*1999*[2]	*2000*	*1999*[2]	*2000*
Vancouver	76,82	86,44	54,76	56,03	17,87	24,41
Montréal	58,87	61,99	57,66	61,97	4,46	6,69
Halifax	15,80	18,05	12,82	12,72	3,45	4,98
Québec	11,71	11,11	11,91	10,77	2,56	3,20
Saint John	10,41	10,40	9,52	9,07	1,64	2,30
St. John's	3,21	3,50	2,80	3,03	1,00	0,76
Prince Rupert	6,38	6,41	6,01	6,39	1,22	(14,68)
Port Alberni	3,10	2,62	3,17	3,57	0,34	(0,51)
Fraser River	14,43	14,47	13,54	13,11	0,81	0,86
Nanaimo	6,14	5,77	6,27	6,08	0,28	0,29
North Fraser	2,64	2,66	2,68	2,75	0,14	0,08
Thunder Bay	3,05	2,83	2,66	2,62	1,05	0,94
Toronto	12,24	13,30	17,41	15,64	(3,36)	(0,55)
Windsor	1,15	1,15	0,95	1,31	0,37	0,16
Saguenay	1,19	1,47	0,96	1,27	0,85	0,86
Sept-Îles	7,95	8,00	4,58	4,84	1,23	2,13
Trois-Rivières	3,23	3,48	1,52	2,50	1,81	2,21
Belledune	5,50	2,57	2,30	1,81	0,15	0,06
Ensemble des APC	**243,84**	**256,20**	**211,54**	**215,47**	**35,84**	**34,15**

Note : En raison de l'arrondissement des chiffres, il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme de tous les chiffres.
1 Les données de 1999 englobent les résultats financiers du prédécesseur du port cette année-là et représentent donc une année complète.
2 Certains chiffres de 1999 ont été actualisés pour refléter les changements survenus dans les politiques comptables tels qu'ils sont déclarés dans les états financiers vérifiés de 2000.

Source : États financiers des ports, Sociétés et biens portuaires, Transports Canada

Ports de Transports Canada

Dix pour cent des ports qui restent sous le contrôle de Transports Canada ont généré 73 % des recettes totales en 2000-2001. Comme l'indique le tableau 9-15, les recettes ont fluctué d'année en année à cause de divers facteurs, comme les augmentations de tarif appliquées en 1996 et en 2000, la baisse du nombre de ports de Transports Canada résultant des cessions et divers facteurs liés à l'utilisation des ports et des installations portuaires de Transports Canada.

En 2000-2001, les recettes brutes des installations restantes se sont chiffrées à 12,9 millions $, pour des dépenses de 22 millions $. Il en est résulté un manque à gagner de 9,1 millions $ dans le bénéfice d'exploitation et un ratio d'exploitation de 170 %. Les dépenses d'immobilisations se sont chiffrées à 10,4 millions $ en 2000-2001. Un montant supplémentaire de 45,4 millions $ de subventions et contributions a été dépensé cette année-là au titre des transferts résultant des cessions portuaires.

Depuis l'entrée en vigueur de la Politique maritime nationale, il a fallu engager certaines dépenses d'entretien et d'investissement imprévues pour assurer le respect des normes de sécurité. Dans certains cas, des projets d'immobilisations ont été réalisés dans des ports dont Transports Canada continuera d'assurer l'entière responsabilité. Quelques cessions de ports d'une valeur appréciable ont eu lieu au cours de l'exercice et ont

TABLEAU 9-15 : RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS DE TRANSPORTS CANADA, 1996-1997 À 2000-2001

(Millions de dollars)

	1996-1997	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*
Recettes[1]	20,3	20,7	18,6	19,0	12,9
Dépenses[2]	28,5	27,4	24,3	26,2	22,0
Bénéfice d'exploitation	(8,2)	(6,7)	(5,7)	(7,1)	(9,1)
Dépenses d'immobilisations	**11,9**	**1,9**	**4,1**	**7,6**	**10,4**
Subventions et contributions[3]	13,1	1,5	1,3	16,6	45,4
Ratio : dépenses/recettes (%)	**140,4**	**132,4**	**130,7**	**137,4**	**170,3**

Note : Les données financières sont basées sur les principes de comptabilité d'exercice
1 Recettes brutes.
2 Dépenses de fonctionnement et d'entretien, ce qui englobe les commissions.
3 Transferts liés à la cession des installations portuaires.

Source : Rapports annuels et Transports Canada

entraîné une augmentation des subventions et contributions.

Entre 1996 et 2000, les recettes par tonne ont baissé de 0,28 $ à 0,17 $, soit un recul d'environ 64 %, alors que les dépenses par tonne ont chuté de 0,39 $ la tonne à 0,30 $ la tonne. (Les statistiques sur le tonnage comprennent les marchandises qui transitent par des installations privées dans les limites des ports publics de Transports Canada.)

Trafic portuaire

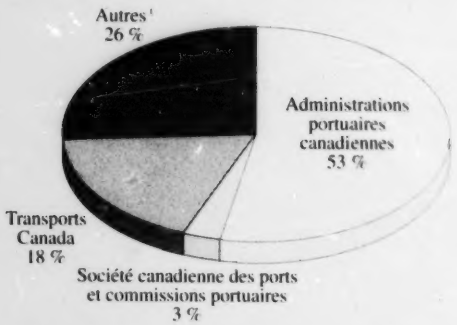
Les données suivantes illustrent le trafic réel enregistré en 2000 par certaines administrations portuaires canadiennes :

- Halifax : 13,6 millions de tonnes
- Montréal : 20 millions de tonnes
- Prince Rupert : 7,2 millions de tonnes
- Québec : 15,7 millions de tonnes
- Saguenay : 0,414 million de tonnes
- Saint John : 19,2 millions de tonnes
- Sept-Îles : 23,3 millions de tonnes
- Thunder Bay : 8,8 millions de tonnes
- Toronto : 1,7 million de tonnes
- Vancouver : 75,3 millions de tonnes
- Windsor : 5,4 millions de tonnes

Si l'on se fonde sur les données préliminaires de Statistique Canada (qui ne sont disponibles que jusqu'en 2000), on constate que les ports du Canada ont manutentionné 404,5 millions de tonnes de marchandises en 2000, soit une hausse de près de 5 % par rapport à 1999.

La figure 9-2 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2000, d'après la classification des ports au 31 décembre 2000.

FIGURE 9-2 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPE DE PORTS, 2000



1 Englobe les ports du ministère des Pêches et des Océans, les ports des gouvernements provinciaux et municipaux et les installations privées.

Source : Transports Canada

Les données sur le trafic relatives à 2000 reposent sur la classification des ports au 31 décembre 2000, alors que les données sur le trafic de 1999 ont été actualisées pour refléter le passage d'anciens ports de la Société canadienne des ports et d'anciennes commissions portuaires au statut d'administrations portuaires canadiennes en 2000.

En 2000, les administrations portuaires canadiennes ont manutentionné la plus grande part du trafic de marchandises, soit de 53 % du total. Les ports toujours classés comme ports divisionnaires de la Société canadienne des ports ou comme commissions portuaires au 31 décembre 2000 ont manutentionné 3 % du total des marchandises, contre 18 % aux installations de Transports Canada. Les 26 % restants ont été manutentionnés par d'autres installations, notamment par des installations gérées par des intérêts privés et par d'autres gérées par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et des gouvernements provinciaux et municipaux.

Le trafic des administrations portuaires canadiennes en 2000 a affiché une hausse d'environ 5 % par rapport à 1999, puisqu'il est passé de 205 millions de tonnes à 214 millions de tonnes. Cela est partiellement attribuable au fait que le port de Belledune a accédé au statut d'APC.

Dans les ports déclarés publics où Transports Canada n'a pas d'installations et où les marchandises transitent par des quais privés, le total des marchandises expédiées s'est chiffré à 28 millions de tonnes, soit 38 % de l'ensemble du trafic manutentionné par les ports de Transports Canada. Environ 105 millions de tonnes de marchandises ont transité par d'« autres » ports. Le port de Port-Cartier (Québec), qui se classe dans cette catégorie, a manutentionné le plus gros volume de marchandises, soit environ 19,1 millions de tonnes, suivi de Nanticoke (Ontario), qui a manutentionné 13,7 millions de tonnes. Les 154 ports restants qui ont déclaré avoir manutentionné des marchandises à Statistique Canada ont manutentionné le reste du trafic.

Le tableau 9-16 compare les volumes manutentionnés par les ports du Canada.

TABLEAU 9-16 : TONNAGE TOTAL MANUTENTIONNÉ PAR LE RÉSEAU PORTUAIRE DU CANADA, 1999 – 2000

(Milliers de tonnes)

Réseau portuaire	*Total 1999*	*Total 2000*	*% de variation*
Administrations portuaires canadiennes[1]	204 942	214 192	5
Société canadienne des ports et commissions portuaires	14 645	12 697	(13)
Transports Canada[2]	65 547	72 630	11
Autre	100 463	105 027	5
Total	**385 597**	**404 546**	**5**

1 Les chiffres de 1999 ont été actualisés pour refléter le changement de statut des anciens ports de la SCP et des commissions portuaires à celui d'APC en 2000.
2 Les statistiques sur le tonnage englobent les marchandises qui ont transité par des installations privées.

Source : Transports Canada; Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, cat. 54-205.

Ports pour petits bateaux

Pêches et Océans Canada

En 2001, le programme des Ports pour petits bateaux (PPB) de Pêches et Océans Canada (MPO) a continué de réaliser des progrès en vue d'éliminer de son inventaire les ports de pêche en état d'abandon ou à faible niveau d'activités ainsi que les ports de plaisance. À la fin de cet exercice, tous les ports de plaisance auront été cédés et le nombre de ports de pêche sous la responsabilité du PPB du MPO aura été ramené à moins de 750.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, le programme PPB a favorisé la création d'administrations portuaires locales pour prendre en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. Les administrations portuaires sont des organisations locales sans but lucratif composées de pêcheurs et d'autres usagers des ports auxquelles le programme PPB confie la gestion des ports aux termes d'un bail. Les administrations portuaires fournissent des services aux usagers, assurent l'entretien des installations et gèrent les activités portuaires au quotidien. En date du 3 janvier 2002, on comptait 635 ports gérés par des administrations portuaires au Canada, soit près de 85 % de l'objectif visé par le programme PPB. Les ports de pêche qui ne parviennent pas à susciter l'intérêt nécessaire au sein de la collectivité pour qu'une administration portuaire soit créée et gérée seront éliminés ou, au besoin, démolis. Ces ports sont généralement des ports à faible niveau d'activités ou sans activité, et ils ont un impact négligeable sur l'industrie de la pêche commerciale ou sur la collectivité en général. En vertu du programme PPB, un total de 223 de ces ports a été départi à ce jour, 86 autres en étant au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 9-17 indique le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie de l'inventaire du programme PPB au 3 janvier 2002, par région et par type de gestion.

TABLEAU 9-17 : PORTS DE PÊCHE PAR TYPE DE GESTION ET PAR RÉGION, 3 JANVIER 2002

Région	*Administrations portuaires*	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique[1] et Yukon[2]	70	79	149
Prairies et territoires[2]	24	30	54
Ontario	3	10	13
Québec	51	42	93
Maritimes	282	87	369
Terre-Neuve et Labrador	205	185	390
Total	**635**	**433**	**1 068**

1 Les totaux comprennent 47 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2 Il n'y a pas d'administrations portuaires en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

Ports de plaisance

L'objectif du programme PPB est de se départir de tous les ports de plaisance faisant partie de son inventaire et 73 % de cet objectif a été atteint depuis 1994-1995, avec 615 ports de plaisance transférés ou au dernier stade du processus de cession. Les ports sont pour la plupart cédés à des municipalités, des associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux. En Ontario et au Québec, les principaux preneurs des ports de plaisance fédéraux relevant du programme PPB sont des municipalités. La stratégie de dessaisissement adoptée par le programme PPB est conforme aux flexibilités du transfert des programmes approuvées par le Conseil du Trésor en 1995. Les cessions effectuées en vertu de ce programme (c.-à-d. pour la somme symbolique de 1 $) sont assorties de conditions, notamment de l'obligation de maintenir l'accès du public au port pendant au minimum cinq ans. Les ports de plaisance sont offerts aux éventuels preneurs selon un ordre de priorité préétabli, conformément à la politique fédérale. Avant une cession, le programme PPB procède à une évaluation environnementale du port et effectue toutes les réparations nécessaires pour céder ces installations dans un état général et de sécurité raisonnable. Lorsqu'il n'y a pas d'organisme public désireux de se porter acquéreur des installations, celles-ci sont offertes à leur valeur marchande. En dernier recours, si ces installations ne suscitent aucun intérêt dans le secteur privé, elles sont démolies. Le programme de cession des ports de plaisance devrait se poursuivre pendant encore quelques années.

Les tableaux 9-18 à 9-20 résument, par région, la situation du programme de dessaisissement des ports de plaisance du programme PPB (tableau 9-18), les preneurs des ports dessaisis (tableau 9-19) et le type de gestion dont font l'objet les installations qui font toujours partie de l'inventaire du programme PPB (tableau 9-20).

TABLEAU 9-18 : PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS PAR RÉGION, 1995-1996 À 2001-2002

	1995-1996	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*Plans pour 2001-2002*	*Ports à être dessaisis*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	8	1	25	13	7	0	11	0	65
Centre et Arctique	8	50	95	71	41	15	17	150	447
Québec	53	24	93	15	18	6	15	28	252
Maritimes	0	3	10	28	22	15	2	0	80
Terre-Neuve et Labrador	0	0	0	1	0	0	1	0	2
Total	**69**	**78**	**223**	**128**	**88**	**36**	**46**	**178**	**846**

Note : Comprend les ports cédés ou qui en étaient au dernier stade du processus de cession au 3 janvier 2002.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

TABLEAU 9-19 : PRENEURS DES PORTS DE PLAISANCE DESSAISIS, 3 JANVIER 2002

	Province[1]	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autres*[2]	*Total par région*[3]
Colombie-Britannique et Yukon	51	0	0	0	51
Prairies et territoires	8	6	0	0	14
Ontario	17	192	21	30	260
Québec	2	179	3	26	210
Maritimes	6	19	4	50	79
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**84**	**397**	**28**	**106**	**615**

1 Un peu plus de la moitié de ces propriétés étaient assujetties à un droit de réversion provincial et ont donc été restituées à la province par le ministère des Pêches et des Océans.
2 Dans le cadre de la cession des ports de plaisance, désigne les ports qui ont été cédés à des associations locales sans but lucratif, aux Premières nations ou à d'autres ministères fédéraux, selon le cas.
3 Nombre de ports cédés ou qui en étaient au dernier stade du processus de cession au 3 janvier 2002.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

TABLEAU 9-20 : PORTS POUR PETITS BATEAUX DE PLAISANCE SELON LE TYPE DE GESTION, JANVIER 2002

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*	*Autres*[1]	*Total par région*[2]
Colombie-Britanniuue et Yukon	0	4	10	14
Prairies et territoires	9	20	0	29
Ontario	107	33	4	144
Québec	4	38	0	42
Maritimes	0	1	0	1
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1
Total	**120**	**97**	**14**	**231**

1 Désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certains travaux de construction, comme le renforcement du rivage ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations font partie d'un projet d'aménagement plus important, comme une marina, et sont gérées dans le cadre de ces travaux d'aménagement. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a rien à gérer.
2 Ports de plaisance restants dans l'inventaire des Ports pour petits bateaux au 3 janvier 2002.

Source : Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

CONTEXTE

Voie navigable intérieure unique en son genre, la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Elle dessert 15 grands ports internationaux et près de 50 ports régionaux le long des rives américaine et canadienne.

La Voie maritime se divise en deux grandes sections. La section Montréal–lac Ontario (MLO), qui va de Montréal jusqu'à l'embouchure du lac Ontario, compte sept écluses sur 300 km, dont cinq au Canada et deux aux États-Unis. La section du canal Welland relie le lac Ontario au lac Érié et compte huit écluses sur 42 km.

Les écluses et les chenaux qui les relient peuvent accueillir des navires de 225,5 mètres de long, 23,8 mètres de large et 8 mètres de tirant d'eau. Ensemble, ces 15 écluses élèvent les navires à la hauteur d'un édifice de 60 étages par rapport au niveau de la mer. (www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/home.html).

MESURES PRISES À LA SUITE DES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE

À la suite des attaques terroristes perpétrées le 11 septembre contre les États-Unis, la CGVMSL et son homologue américaine ont annoncé un certain nombre de nouvelles mesures de sûreté. En premier lieu, elles ont annoncé un protocole d'évaluation des risques, mis en place de concert avec la Garde côtière des États-Unis. Ce protocole exige que chaque navire battant pavillon étranger qui entre dans le système en provenance d'outre-mer subisse une inspection spéciale; il permet toutefois à la navigation intérieure de se dérouler sans inspection.

Dans les semaines qui ont suivi le 11 septembre, la CGVMSL et la St. Lawrence Seaway Development Corporation ont annoncé d'autres mesures :

- les navires doivent transmettre des données sur leur arrivée au moins 96 heures avant de pénétrer dans le système de la Voie maritime;
- tous les navires battant pavillon étranger doivent fournir des renseignements avant l'entrée, notamment une liste des membres d'équipage (nom, rang, citoyenneté, pays de naissance, etc.);
- tous les navires battant pavillon étranger à destination de la Voie maritime doivent indiquer les quatre derniers ports d'escale visités;
- tous les navires-citernes remontants (battant pavillon étranger, canadien ou américain) sont désormais tenus de présenter une liste des membres d'équipage avant chaque mouvement remontant dans le système;
- tous les navires-citernes remontants doivent subir une « inspection d'évaluation des risques » au port, s'ils font escale à Montréal, ou aux écluses de Saint-Lambert, qui est la première écluse qu'ils doivent franchir en direction de l'Ouest. Cette inspection dure environ 20 minutes;
- les navires battant pavillon étranger qui sont jugés à « haut risque » par la Garde côtière des États-Unis sont soumis à une inspection plus intense dans la partie inférieure de l'écluse Snell, la première écluse appartenant aux États-Unis dans la Voie maritime et la quatrième dans le système.

Troisième année sous une nouvelle administration

L'an 2001 était la troisième année d'administration de la Voie maritime canadienne par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La CGVMSL est une société privée à but non lucratif créée par les usagers de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Après avoir négocié un contrat de gestion avec le gouvernement fédéral, en vertu de la partie 3 de la *Loi maritime du Canada*, la CGVMSL a assumé la gestion de la partie canadienne de la Voie maritime le 1er octobre 1998. Le contrat de la CGVMSL doit expirer le 31 mars 2018.

En vertu de ce contrat, la CGVMSL est chargée de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime conformément à une entente à cet effet. Cette dernière stipule que la CGVMSL doit présenter un plan

d'activités quinquennal pour les cinq années débutant le 1er avril 2003 au ministre des Transports. Le plan doit faire état des recettes et des dépenses d'exploitation prévues ainsi qu'un plan de renouvellement des actifs. Pour générer des recettes, exploiter et entretenir la Voie maritime, la CGVMSL est autorisée à percevoir des péages et à introduire toutes autres formes de frais. L'entente autorise également la CGVMSL à recouvrer des fonds supplémentaires auprès du gouvernement du Canada pour absorber les déficits d'exploitation, le cas échéant.

La CGVMSL a décidé d'utiliser de nouvelles technologies pour renforcer la sécurité, la commodité et l'efficacité de la navigation sur la Voie maritime. En 1999, elle a adopté un système moderne à base de haute technologie de contrôle de la circulation de pointe pour gérer les mouvements des navires à travers les chenaux de la Voie maritime et repérer l'emplacement de chaque navire dans la Voie maritime. Elle a adopté un système d'identification automatique des navires (SIA). Le SIA utilise les données sur le trafic pour créer une « voie maritime virtuelle » sur les écrans d'ordinateur dans les centres de contrôle et à bord des navires. À compter de la saison 2003, le SIA sera obligatoire à bord de tous les navires commerciaux qui empruntent la Voie maritime.

De plus, un nouveau site Web binational a été lancé au début de 2001 et l'on s'attend à ce qu'il soit entièrement en service au début de 2002. Ce site Web fournira les renseignements les plus récents sur la navigation, l'environnement et la réglementation, et il permettra le paiement des factures en plus d'offrir d'autres fonctions de commerce électronique aux usagers de la Voie maritime.

Trafic en 2001

En 2001, le trafic confondu sur les deux sections de la Voie maritime s'est chiffré à 41,6 millions de tonnes (d'après les données préliminaires sur le trafic). Cela représente une baisse de près de 5 millions de tonnes par rapport à 2000. Cette baisse s'explique principalement par la diminution marquée des cargaisons de produits sidérurgiques, tandis que les marchandises diverses (essentiellement l'acier) ont baissé de près de 40 % et le minerai de fer, d'environ 24 %, alors que les usines faisaient face à une saturation d'acier et à un secteur manufacturier en récession.

Le tableau 9-21 illustre les mouvements de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre 1990 et 2001. Le tableau 9-22 montre la répartition du trafic sur la Voie maritime par marchandise de 1993 à 2001.

Trafic en 2000

La saison de navigation 2000 a duré 275 jours, soit l'une des plus longues de toute l'histoire de la Voie maritime. La Voie maritime a été ouverte à la circulation le 27 mars 2000 et fermée le 26 décembre 2000. En dépit d'une baisse du niveau d'eau dans les Grands Lacs supérieurs (en particulier le lac Huron et le lac Michigan), la Voie maritime a réussi à maintenir sa profondeur intégrale pendant pratiquement toute la saison de navigation.

TABLEAU 9-21 : MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1990 – 2001

(Milliers de tonnes)

Année	*Section Montréal-lac Ontario*	*Section canal Welland*
1990	36 656	39 398
1991	34 910	36 919
1992	31 360	33 174
1993	31 970	31 815
1994	38 422	39 703
1995	38 684	39 376
1996	38 075	41 145
1997	36 901	40 902
1998	39 246	40 657
1999	36 400	37 422
2000	35 406	36 572
2001 (estimation)	30 276	32 309

Nota : Trafic confondu sur les deux sections de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Pendant la majeure partie de la saison 2000, les niveaux de trafic ont été supérieurs à ce qu'ils étaient en 1999. Cependant, un fléchissement au cours des trois derniers mois de 2000 a entraîné une baisse du tonnage confondu annuel, qui est passé à 46,6 millions de tonnes, soit une baisse de 2,6 % par rapport à 1999. La grande vigueur des importations d'acier a été neutralisée par la baisse des exportations de céréales canadiennes et américaines.

En 2000, les mouvements de navires ont été inférieurs à ce qu'ils étaient en 1999 sur les deux sections de la Voie maritime. On a enregistré 2 978 mouvements sur la section MLO, contre 3 141 en 1999, et 3 351 mouvements sur le canal Welland, contre 3 626 en 1999.

En 2000, les marchandises diverses (principalement l'acier) ont été les seules à afficher une hausse globale par rapport à 1999 (10,7 % sur la section MLO, 1,0 % sur le canal Welland). Toutefois, la vigueur du trafic durant la première moitié de l'année s'est estompée durant les trois derniers mois, et la baisse s'est poursuivie en 2001. Les céréales, le minerai de fer, le charbon et d'autres

TABLEAU 9-22 : TRAFIC PAR MARCHANDISE SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1993 – 2001

(Milliers de tonnes)

Année	*Céréales*	*Minerai de fer*	*Marchandises générales*	*Charbon*	*Autre*	*Total*
1993	10 592	10 906	4 432	4 408	10 647	40 985
1994	12 464	12 625	7 019	4 528	12 255	48 891
1995	14 485	11 872	4 844	5 005	11 917	48 124
1996	12 158	13 362	6 056	5 460	12 903	49 939
1997	13 339	12 051	5 418	5 545	12 600	48 953
1998	12 483	12 117	7 182	5 510	13 839	51 131
1999	14 084	11 320	4 578	4 542	13 335	47 859
2000	13 209	11 315	5 065	4 346	12 638	46 573
2001 (prel)	11 752	8 624	3 046	4 804	12 409	41 635

Note : Trafic confondu sur les deux sections de la Voie maritime.

Source : Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent/Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

marchandises en vrac ont accusé de légères baisses globales.

Taux et tarifs

Conformément aux conditions de l'entente négociée avec les usagers de la Voie maritime, une hausse de 2 % des péages sur la section canadienne de la Voie maritime est entrée en vigueur en 2001. Des hausses analogues sont intervenues en 2000, 1999 et 1998. La hausse entrée en vigueur le 1er juin 1998, était la première depuis 1993.

La hausse des péages en 1998, 1999 et 2000, sans rabais ni réductions, a été négociée dans le cadre de l'entente de commercialisation de la Voie maritime. Si la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent n'avait pas été en mesure d'atteindre ses objectifs financiers, tels qu'ils sont énoncés dans son plan d'activités, elle aurait été contrainte d'imposer des augmentations supérieures à 2 %. Elle n'a pas eu à le faire car les excellentes saisons 1998 et 1999 lui ont permis d'atteindre et même de dépasser ses cibles.

Les quatrième et cinquième années du plan (2001 et 2002), la CGVMSL sera autorisée à consentir des rabais ou des réductions sur les péages si ses résultats financiers continuent de dépasser les cibles du plan d'activités. Les dépenses de la CGVMSL ont été inférieures aux cibles fixées dans le plan d'activités pour la troisième année d'affilée; cela explique que la Corporation ait augmenté le solde de son compte de réserve théorique à 8,5 millions $ au 31 mars 2001. Même si la CGVMSL a imposé la hausse prescrite de 2 % sur les péages pour la saison 2001, son compte de réserve positif lui a permis de consentir aux usagers un rabais de 1,5 %, applicable uniquement pour la saison 2001.

Profil financier

Ce rapport ne compare pas les états financiers de la CGVMSL à ceux de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent car ces derniers ne tiennent pas compte des recettes et des dépenses qui se rattachent aux actifs hors navigation, des impôts sur le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, des dépenses d'amortissement et d'autres dépenses qui sont traitées différemment.

Les recettes en 2000-2001 provenant des péages et d'autres sources se sont chiffrées à un peu plus de 76 031 000 $, soit une légère hausse par rapport aux 76 026 000 $ enregistrés en 1999-2000. À 73,4 millions $, les recettes des péages ont affiché une légère hausse par rapport à l'exercice précédent. Cela est sans doute attribuable à l'augmentation des expéditions d'acier sur la Voie maritime en 2000. Les recettes d'autres activités de navigation et des droits d'immatriculation ont atteint 2,2 millions $ en 2000-2001, soit une hausse de 32,8 % par rapport à 1999-2000, où elles s'élevaient à 1,7 million $.

Les dépenses d'exploitation ont été inférieures de 3,8 % aux cibles fixées dans le plan d'activités. Même si le plan d'activités prévoyait un déficit d'exploitation de 6,9 millions $ à la fin de 2000-2001, la CGVMSL a réussi à ramener ce manque à gagner à tout juste 1,8 million $. Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 53,5 millions $, les salaires, les traitements et les avantages sociaux représentant 85,8 % du total. Le programme de renouvellement des actifs s'est élevé à 25,1 millions $ pour l'année, contre 25 millions $ l'année précédente.

Le tableau 9-23 compare les résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent au cours des exercices 1999-2000 et 2000-2001.

TABLEAU 9-23 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT, 1999-2000 ET 2000-2001

(Milliers de dollars)

Année	*Recettes*	*Dépenses*	*Excédent des recettes sur les dépenses*	*Excédent net des recettes sur les dépenses*
1999-2000 (avril 1999 à mars 2000)	76 026	75 156	358	630
2000-2001 (avril 2000 à mars 2001)	76 031	80 045	(4 014)	(1 821)

1 À la suite des contributions du Fonds de capital en fiducie

Source : Rapport annuel de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Activités d'entretien

Le Plan de renouvellement des actifs est l'un des principaux éléments de l'entente de commercialisation de la CGVMSL conclue avec Transports Canada. Dans ce plan, 126 millions $ sont budgétés au chapitre de l'entretien des infrastructures et des dépenses d'immobilisations au cours des cinq années du plan d'activités. Les dépenses réelles durant l'exercice 2000-2001 se sont chiffrées à 25 075 000 $. Au cours des trois premières années du plan d'activités, la CGVMSL a consacré 75,7 millions $ aux infrastructures, soit 60 % de son enveloppe globale.

Le Plan de renouvellement des actifs est géré par la CGVMSL sous la surveillance du Comité des immobilisations (qui comprend deux membres de Transports Canada et deux autres du Conseil de la CGVMSL). Le Comité est chargé d'approuver les projets de renouvellement des actifs chaque année et il se réunit régulièrement pour étudier et approuver les changements que l'on prévoit d'apporter au plan, pour assurer la fiabilité du système.

En 2000-2001, la majorité des projets d'entretien ont été réalisés après la fin de la saison de navigation dans le cadre du programme d'entretien d'hiver, comme le veut l'usage.

PILOTAGE MARITIME

Les services de pilotage maritime dirigent et contrôlent la navigation ou les manœuvres des navires dans les

voies navigables côtières et intérieures. Au Canada, on dénombre quatre administrations de pilotage régionales : une dans l'Atlantique (APA), une dans la Région Laurentienne (APL), une troisième dans les Grands Lacs (APGL) et la dernière dans le Pacifique (APP). Ces administrations relèvent directement du ministre des Transports et ont pour mandat en vertu de la *Loi sur le pilotage* d'offrir des services de pilotage sûrs et efficaces qui répondent aux besoins propres au trafic maritime et à la diversité des conditions géographiques et climatiques des voies navigables dans leurs régions respectives.

RÉSULTATS FINANCIERS ET RÉSULTATS D'EXPLOITATION

En 2001, à l'échelle nationale, les recettes de pilotage n'ont pas dépassé les dépenses. Comme le montre le tableau 9-24, aucune des quatre administrations de pilotage n'a réussi à générer suffisamment de recettes pour couvrir ses dépenses. Les résultats relatifs à 2001 témoignent d'un recul des bénéfices nets depuis plusieurs années.

Le tableau 9-24 illustre les résultats financiers de chaque administration de pilotage entre 1996 et 2001.

Les recettes totales ont reculé en 2001 pour retrouver pratiquement leurs niveaux de 1999. En même temps, les dépenses ont baissé, mais moins que les recettes totales.

Le nombre moyen de missions par pilote (qui est une mesure couramment utilisée de l'efficacité des services de pilotage) a augmenté entre 1996 et 1998, mais baissé en 1999, 2000 et 2001. Le tableau 9-25 illustre le nombre de missions de chaque administration de pilotage et le nombre total de toutes les administrations entre 1996 et 2001. Les écarts entre les administrations et les fluctuations au cours de la période sont attribuables dans une large mesure aux différences dans les niveaux de trafic. Dans l'ensemble, le nombre total de missions a augmenté entre 1996 et 2000, mais a chuté en 2001.

TABLEAU 9-24 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 1996 – 2001

(Millions de dollars)

Administration de pilotage	*Année*	*Revenus*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	1996	8 030	7 538	492
	1997	9 638	8 595	1 043
	1998	9 466	8 796	670
	1999	10 934	9 970	964
	2000	11 983	11 240	743
	2001	12 338	12 531	(193)
Variation en pourcentage		**3,0**	**11,5**	**(126,0)**
Administration de pilotage des Laurentides (APL)	1996	36 019	38 847	(2 828)
	1997	38 185	39 019	(834)
	1998	41 311	40 847	464
	1999	41 776	41 300	476
	2000	41 347	41 717	(370)
	2001	41 115	41 275	(160)
Variation en pourcentage		**(0,6)**	**(1,1)**	**(56,8)**
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	1996	12 659	11 643	1 016
	1997	13 251	12 041	1 210
	1998	17 249	15 548	1 701
	1999	14 545	14 898	(353)
	2000	15 542	16 635	(1 093)
	2001	13 408	15 542	(2 276)
Variation en pourcentage		**(13,7)**	**(6,6)**	**108,2**
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	1996	36 039	35 859	180
	1997	39 802	38 519	1 283
	1998	37 441	37 056	385
	1999	39 106	38 781	325
	2000	41 702	42 120	(418)
	2001	40 290	40 851	(561)
Variation en pourcentage		**(3,4)**	**(3,0)**	**38,8**
Total des administrations de pilotage	1996	92 747	93 887	(1 140)
	1997	100 876	98 174	2 702
	1998	105 467	102 247	3 220
	1999	106 361	104 949	1 412
	2000	110 574	111 712	(1 138)
	2001	107 132	110 199	(3 209)
Variation en pourcentage		**(3,1)**	**(1,4)**	**182,0**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (données préliminaires pour 2001)

TABLEAU 9-25 : NOMBRE TOTAL DES MISSIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 1996 – 2001

Administration de pilotage	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*
Atlantique (APA)						
Missions totales	8 576	9 760	9 726	11 090	11 498	11 751
Missions par pilote	186	212	187	213	229	240
Laurentides (APL)						
Missions totales	21 342	20 941	22 018	21 654	20 713	18 655
Missions par pilote	123	120	121	120	114	96
Grands Lacs (APGL)						
Missions totales	6 901	7 192	9 085	8 108	8 605	7 151
Missions par pilote	121	113	147	118	106	106
Pacifique (APP)						
Missions totales	13 403	14 212	13 267	13 776	14 585	13 435
Missions par pilote	113	124	115	117	130	118
Total des administrations						
Missions totales	50 224	52 105	54 096	54 628	55 402	50 992
Missions par pilote	126	129	132	131	129	120

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

RESPONSABILITÉS

Parmi les quatre grands objectifs de la mission de la Garde côtière canadienne (GCC), trois ont un rapport direct avec les transports : assurer l'utilisation sûre et respectueuse de l'environnement des voies navigables du Canada; faciliter l'utilisation des voies navigables du Canada pour la navigation, les activités de plaisance et la pêche; fournir des expertises maritimes à l'appui des intérêts nationaux et internationaux du Canada.

La Garde côtière canadienne s'acquitte de sa mission par le biais de cinq secteurs d'activités : Services à la navigation maritime; Services de communications et de trafic maritimes; Opérations de déglaçage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; Gestion de la

flotte. La GCC gère ces secteurs d'activités dans les six régions du Canada placées sous l'autorité du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Ces secteurs d'activités sont liés aux deux grands engagements pris par le MPO en matière de résultats, qui sont :

- la conservation et la durabilité biologique des ressources halieutiques, des habitats d'eau de mer et d'eau douce et un environnement protégé;
- la fourniture de voies navigables et de ports sûrs, efficaces et accessibles.

Les secteurs d'activités de la Garde côtière couvrent tout un éventail de programmes, de politiques et de services maritimes destinés à différents clients du milieu maritime, notamment les compagnies de navigation commerciale, les plaisanciers, l'industrie de la pêche, les services de traversiers, les opérations de remorquage et de ravitaillement du Nord, les compagnies de croisière, les expéditeurs du secteur privé, les gouvernements provinciaux, municipaux et territoriaux, et, enfin, les ministères du gouvernement fédéral. La Garde côtière sert également le public en s'employant à préserver les écosystèmes, en s'assurant que les réserves d'eau ne sont pas polluées par les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et en protégeant les ressources récréatives.

Services à la navigation maritime

Les Services à la navigation maritime (SNM) de la Garde côtière ont pour objectif de fournir des voies navigables sûres, efficaces et accessibles. Pour respecter cet objectif, ils fournissent, exploitent et entretiennent un réseau d'aides à la navigation; ils s'assurent de la sécurité des voies navigables; ils protègent le droit du public à la navigation et ils protègent l'environnement.

Les infrastructures des SNM englobent 248 phares automatisés, dont 50 sont pourvus d'un gardien, 5 stations de communications LORAN C, 20 émetteurs DGPS (Système mondial de localisation différentiel), plus de 6 000 aides maritimes fixes à terre et plus de 12 000 aides flottantes.

En 2001, les Services à la navigation maritime ont poursuivi plusieurs initiatives visant à moderniser les aides à la navigation. Ils ont notamment poursuivi la modernisation, l'entretien, l'implantation et la mise à niveau de systèmes d'information comme les bases nationales de données sur l'utilisation des voies navigables canadiennes, le Système d'information sur le programme d'aides (SIPA), le Système d'établissement des coûts des activités maritimes (SECAM) et le Système de base de données sur les eaux navigables. Les Services à la navigation maritime ont par ailleurs continué de chercher à modifier la *Loi sur la protection des eaux navigables.*

Services de communications et de trafic maritimes

Toutes les fonctions des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) découlent essentiellement de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les SCTM fournissent des services de communications de détresse et de sécurité et en assurent la coordination; ils contrôlent les mouvements des navires pour interdire l'accès aux eaux canadiennes aux navires en mauvais état; ils réglementent les mouvements des navires et gèrent un système intégré de services d'information maritime et de correspondance avec le public. Les SCTM soutiennent aussi les activités économiques en optimisant les mouvements du trafic et l'efficience des ports, et en facilitant les communications entre les navires et la terre.

Pour assurer ces fonctions, les Services de communications et de trafic maritimes disposent de centres de communications dotés de personnel ainsi que des sites d'émetteur-récepteur éloignés.

Ce secteur d'activités appuie pleinement la Stratégie des océans en étudiant les moyens d'améliorer la surveillance et la gestion des zones maritimes protégées. À ce titre, il est un élément clé des efforts déployés à l'échelle nationale en vue du développement durable des océans et des ressources maritimes.

Les SCTM cherchent à améliorer leur capacité de surveillance en élaborant des stratégies de mise en œuvre du Système universel d'identification automatique (SIA), technologie de navigation maritime de pointe qui offre aux marins et aux instances compétentes un mode de prestation de services plus efficient et plus rentable. Ils ont poursuivi l'implantation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) pour accroître leurs capacités de communications et ont aussi examiné les infrastructures pour identifier des gains d'efficience qui pourraient être réalisés grâce à l'application des progrès technologiques.

Opérations de déglaçage

Le secteur d'activités des Opérations de déglaçage est responsable d'ouvrir les chenaux de navigation, à en assurer l'entretien, à lutter contre les inondations, à empêcher les embâcles dans les ports et à offrir des services d'information et de navigation dans les glaces au trafic maritime dans les eaux couvertes de glace. Ce secteur continue de prodiguer des conseils au gouvernement du Nunavut sur le mouvement des marchandises pour le ravitaillement annuel des agglomérations du Nord et il a assuré le ravitaillement de certains lieux éloignés comme Eureka et Pelly Bay.

Le programme de déglaçage est aujourd'hui davantage axé sur les clients et tributaire de la demande. Par conséquent, les usagers commerciaux doivent désormais payer un pourcentage des coûts sous forme de droits de services de déglaçage.

En 2001, les Opérations de déglaçage ont maintenu une présence internationale en collaborant avec la Garde côtière des États-Unis, la Patrouille des glaces de l'Atlantique-Nord et d'autres gouvernements qui fournissent des services de déglaçage. Elles ont également resserré leurs liens avec la Direction générale

de la sécurité maritime de Transports Canada dans le cadre de l'harmonisation des règles de navigation polaire, afin de protéger la position du Canada et de traiter de façon proactive les questions liées aux opérations de déglaçage ou aux navires qui naviguent dans les eaux couvertes de glaces.

Sauvetage, sécurité et intervention environnementale

Le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) se livre aux trois grandes activités suivantes : recherche et sauvetage maritimes (SAR); intervention environnementale; exploitation du Bureau de la sécurité nautique qui régit les plaisanciers, leurs embarcations et leurs activités. Son objectif principal est de sauver des vies humaines et de protéger le milieu marin.

Pour mener à bien ses activités, le groupe SSIE compte sur des centres de sauvetage, des stations de recherche et sauvetage munies d'embarcations de sauvetage le long des côtes et plusieurs dépôts d'équipements d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Ce groupe a pris des mesures sur un certain nombre de fronts en 2001, notamment d'importantes nouvelles mesures de réglementation visant à améliorer la sécurité nautique. Mentionnons comme exemples l'imposition de compétences à la conduite des embarcations, les restrictions concernant l'âge ainsi que la puissance des moteurs, et la modernisation du Règlement sur les petits bâtiments. Le groupe s'est également occupé d'améliorer l'efficacité du régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en procédant à l'examen des règlements, des normes et des lignes directrices.

Le groupe a poursuivi le dialogue avec les principaux intervenants en vue d'élaborer un régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement de substances dangereuses et nocives.

En 2001, la Garde côtière canadienne a de nouveau fourni des services efficaces de recherche et sauvetage maritimes aux Canadiens.

Gestion de la flotte

Le secteur d'activités de Gestion de la flotte a pour but de respecter tous les engagements stratégiques pris par le ministère des Pêches et des Océans en fournissant un appui maritime et aérien sûr, efficace et rentable dans le cadre de plusieurs programmes. Ce mandat lui impose d'acquérir, d'entretenir et d'établir l'emploi du temps de la flotte de navires et d'aéronefs de la Garde côtière canadienne à l'appui des secteurs d'activités suivants : Services à la navigation maritime; Opérations de déglaçage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; Gestion des Pêches; Sciences halieutiques et océaniques et Service hydrographique. Le groupe de Gestion de la flotte s'occupe également d'augmenter le potentiel de la flotte par un appui maritime et aérien supplémentaire fourni par d'autres ministères gouvernementaux et le secteur privé.

En 2001, le groupe de Gestion de la flotte a conçu une stratégie d'établissement des prix, conclu des accords de service avec les clients et adopté un concept d'exploitation de même qu'un plan stratégique et un cadre de mesure du rendement. Ce groupe a également poursuivi l'implantation du système de gestion de la sécurité de la flotte afin de respecter les normes du Code international de gestion de la sécurité des navires (code ISM).

La Garde côtière canadienne gère une flotte de 108 grands navires (en service) et de plus de 500 petits bâtiments.

Situation financière – Garde côtière canadienne

Grâce à une combinaison de mesures d'efficacité et de compression des opérations, la Garde côtière a réussi à réduire de façon permanente ses dépenses nettes consacrées à tous ses services. Ces mesures ont permis de réduire les dépenses à 140 millions $, soit une baisse de 30 %, au cours de la période de quatre ans qui a pris fin en 1998-1999.

Le tableau 9-26 illustre les résultats financiers des cinq grands secteurs d'activités de la Garde côtière au cours des quatre derniers exercices financiers.

TABLEAU 9-26 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE[1], 1998-1999 À 2001-2002

(Millions de dollars)

	1998-1999	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*[2]
Recettes	39,9	43,7	43,4	42,1
Dépenses brutes	471,0	480,2	495,5	520,0
Dépenses nettes[3]	431,1	436,5	452,1	477,9

1 Comprend les Services à la navigation maritime (SNM), les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), les Opérations de déglaçage, le groupe de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE), et la Gestion de la flotte.
2 Reflète les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice qui ne seront pas connues avant la fin de l'exercice financier.
3 Dépenses nettes = dépenses brutes - recettes.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

La Garde côtière a imposé trois droits pour les usagers commerciaux de programmes spéciaux. Les droits de services à la navigation maritime ont été adoptés en juin 1996. Ces droits visent à recueillir 27,7 millions $ annuellement, y compris les coûts administratifs. En 1998, des droits de déglaçage fondés sur le nombre de transit ont été introduits. Ces droits visent à amasser 6,9 millions $ par an. Les droits de tonnage des services de dragage d'entretien dans le chenal maritime du Saint-Laurent sont entrés en vigueur en septembre 1997. Ces derniers ne sont qu'une mesure provisoire destinée à couvrir les coûts totaux encourus par la Garde côtière dans la prestation de ces services de dragage d'entretien. La Garde côtière continue de collaborer avec des représentants de l'industrie de la navigation commerciale pour parvenir à une entente à long terme, y compris le transfert à l'industrie de ces services de dragage.

Le tableau 9-27 donne la ventilation des recettes et des dépenses de la Garde côtière selon ses cinq grands secteurs d'activités pour l'exercice 2001-2002.

TABLEAU 9-27 : RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTÉES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2001 – 2002

(Millions de dollars)

	Secteur d'activités					
	SNM	*SCTM*	*OD*	*SSIE*	*Gestion de la flotte*	*Total GCC*
Recettes	32,5	0,1	9,4	0,1	0,0	42,1
Dépenses brutes	131,0	66,4	54,9	122,6	145,1	520,0
Dépenses nettes[1]	98,5	66,3	45,5	122,5	145,1	477,9

Note : SNM : Services à la navigation maritime; SCTM : Services de communications et de trafic maritimes; OD : Opérations de déglaçage; SSIE : Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; GCC : Garde côtière canadienne.

1 Dépenses nettes = dépenses brutes - recettes.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AÉRIEN

SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE

Société privée sans capital-actions, NAV Canada est devenue propriétaire et exploitant du Système de navigation aérienne (SNA) du Canada le 1er novembre 1996, lorsque celui-ci a été cédé par le gouvernement fédéral. Le SNA se compose de 7 centres de contrôle régional (CCR), d'une unité de contrôle terminal, de 43 tours de contrôle, de 77 stations d'information de vol et de 67 centres d'entretien, ainsi que d'un réseau de plus de 1 400 aides terrestres à la navigation. NAV Canada fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol, d'exposés météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation.

AMÉLIORATION DU SYSTÈME

Depuis 1996, NAV Canada a investi 600 millions $ pour améliorer son système. NAV Canada a pris diverses initiatives pour renforcer la sécurité en 2000-2001. Parmi les projets les plus notoires, mentionnons :

- NAV Canada a créé une équipe d'intervention avec Transports Canada pour surveiller l'application de recommandations formulées par les deux entités afin de réduire les incursions sur les pistes. L'une des recommandations comportait un programme de sensibilisation accrue des pilotes et des employés des aéroports et de NAV Canada.
- NAV Canada a investi 27 millions $ dans les centres d'information de vol (CIV) en vue d'améliorer les services à la clientèle et la sécurité en fournissant plus rapidement des renseignements météorologiques de meilleure qualité. Les clients auront accès à ces renseignements par le biais de numéros d'appel sans frais et de kiosques d'information des pilotes. Les premiers CIV ont été aménagés à Halifax et Edmonton, et les travaux se poursuivent dans les CIV de Québec, London, Winnipeg et Kamloops.
- Le système radar dans le Nord du Canada a été modernisé grâce à l'installation de nouvelles infrastructures de pointe. Les travaux de modernisation du système ont été parachevés à Yellowknife et à Kuujjuaq et les travaux de construction se poursuivent à La Ronge, Iqaluit, Chisasibi et Stony Rapids, et plusieurs autres sites sont à l'étude.
- En mars 2001, NAV Canada a entrepris l'exploitation de sa nouvelle tour de contrôle de la circulation aérienne à Saskatoon. Cette tour abrite la station d'information de vol de NAV Canada à Saskatoon et est dotée des technologies nécessaires pour mieux gérer les données de vol électroniques. Saskatoon est la cinquième tour à ouvrir depuis la création de NAV Canada. Deux autres nouvelles tours sont aussi entrées en exploitation à la fin de 2001, une à Springbank, Alberta et l'autre à Kelowna, Colombie-Britannique.
- NAV Canada continue d'exploiter un des services de navigation aérienne les plus sûrs au monde, avec seulement un peu plus de 2 irrégularités opérationnelles par 100 000 envolées.

RÉSULTATS FINANCIERS

Pour l'exercice qui s'est terminé le 31 août 2001, NAV Canada a déclaré des recettes de 916 millions $, des dépenses d'exploitation de 717 millions $ et des frais d'intérêts, d'amortissement et de restructuration de 198 millions $. Cela n'a pas donné lieu à un bénéfice. En 2000, cependant, les résultats financiers s'étaient traduits par un bénéfice de 2 millions $, grâce à des recettes totales de 909 millions $, des dépenses d'exploitation de 703 millions $ et des frais d'intérêts, d'amortissement et de restructuration de 204 millions $. Le tableau 9-28 compare les résultats financiers de NAV Canada en 2000 et en 2001.

TABLEAU 9-28 : RÉSULTATS FINANCIERS DE NAV CANADA, 2000 – 2001

(Milliers de dollars)

Poste	*2000*	*2001*
Recettes totales	909 074	915 653
Dépenses d'exploitation	703 465	717 176
Autres dépenses	203 859	198 477
Bénéfice	1 750	-
Dépenses d'immobilisations	**101 623**	**114 034**

Source : Rapports annuels de NAV Canada

En raison d'une baisse spectaculaire de la circulation aérienne à travers le monde, NAV Canada prévoit un manque à gagner de 145 millions $ par rapport à son budget préliminaire établi pour 2001-2002. C'est pourquoi le conseil d'administration de NAV Canada a approuvé un plan d'action visant à comprimer les dépenses et à augmenter les recettes. Les employés, les fournisseurs et les clients contribueront à la réalisation de ce plan.

LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA

En 2001, le gouvernement du Canada a fait part de son intention d'adopter une *Loi sur les aéroports du Canada*. Le projet de loi clarifiera les rôles et les responsabilités des administrations aéroportuaires. Il se concentrera également sur plusieurs autres questions, notamment la responsabilisation envers le public et les usagers, l'amélioration de la gestion, les principes d'établissement des redevances, la surveillance des filiales et la nécessité de respecter les obligations internationales du Canada.

La Loi, qui s'appuie sur la Politique nationale des aéroports (PNA) du Canada annoncée en 1994, complétera le cadre législatif de toutes les parties qui forment l'industrie du transport aérien, y compris NAV Canada, les compagnies aériennes et les aéroports. La Loi tiendra compte des questions soulevées dans le Rapport de consultation sur l'examen des baux des administrations aéroportuaires locales (AAL), des préoccupations exprimées par le vérificateur général en octobre 2000 et du Rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de juillet 2001. Ce projet de loi devrait être déposé à la Chambre des communes en juin 2002.

Source : Transports Canada

AÉROPORTS

Le Canada compte environ 1 700 aérodromes répartis en trois catégories : les hydroaérodromes, qui peuvent accueillir les avions à flotteurs et à skis, les héliports, qui peuvent accueillir les hélicoptères, et les aéroports, qui peuvent accueillir les aéronefs à voilure fixe. Les aérodromes sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage pour les aéronefs.

La majeure partie des activités de l'aviation commerciale au Canada a lieu dans des aéroports certifiés, sites qui, en raison de leur niveau d'activités ou de leur emplacement, sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

À la fin de 2001, le Supplément de vol Canada et le Supplément hydroaérodromes Canada faisaient état de 1 716 aérodromes certifiés ou réglementés. Le tableau 9-29 indique le nombre d'aéroports pouvant accueillir des aéronefs à voilure fixe.

TABLEAU 9-29 : AÉROPORTS TERRESTRES CANADIENS POUVANT ACCUEILLIR DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE, 2001

	Certifiés[1]	*Enregistrés*	*Militaires*	*Total*
Héliports	172	79	9	260
Eau	11	332	0	343
Terrestres	354	746	13	1 113
Total	**537**	**1 157**	**22**	**1 716**

1 *Supplément de vol Canada*, 30 novembre 2000. Official Airline Guide, 15 décembre 2000.

Source : Transports Canada

Au total, 264 aéroports terrestres ont accueilli des vols passagers réguliers, alors que les 1 113 autres ont servi à d'autres usages publics et privés.

Alors que de nombreux aérodromes appartiennent à des intérêts privés, la majorité des aéroports certifiés appartiennent au gouvernement. Depuis l'entrée en vigueur de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994, le gouvernement fédéral a réduit son rôle de gestionnaire, exploitant et propriétaire des aéroports. Le processus de cession est pratiquement terminé, et les statistiques sur les cessions sont affichées chaque mois sur le site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapport-mensuel/mer...htm.

Le Rapport du vérificateur général d'octobre 2000 signalait que, dans l'ensemble, l'exploitation des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) par des intérêts locaux avait été couronnée de succès. Il dénonçait par contre certaines lacunes politiques dans les domaines des activités auxiliaires, des frais d'améliorations aéroportuaires et de la sous-traitance. Le rapport recommandait le renforcement du rôle de Transports Canada dans la surveillance des baux. Par conséquent, le Ministère a institué un processus d'examen des baux plus structuré en ce qui concerne les aéroports loués du RNA, notamment un volet de formation national.

FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES

Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ont été adoptés ces dernières années par un certain nombre d'administrations aéroportuaires du RNA et d'aéroports qui ne font pas partie du RNA. En moyenne, les FAA représentent aujourd'hui près de 20 % du total des recettes des aéroports du RNA, et ce pourcentage ne cesse d'augmenter. Les FAA varient actuellement entre 5 $ et 28 $ par passager. La majorité des FAA sont perçus dans le prix des billets des transporteurs, même si certains sont encore perçus directement par les aéroports. Les deux faits les plus importants à ce sujet ont été l'adoption par l'Administration aéroportuaire de Frédéricton de frais d'installation passagers pour subventionner l'exploitation de l'aéroport et la décision de l'Administration aéroportuaire de Thunder Bay d'abolir les FAA en novembre 2001. Les FAA se sont chiffrés à 183,4 millions $, ou 15 % du total des recettes des aéroports du RNA en 2001. Toutefois, en moyenne, les FAA ont représenté 28 % du total des recettes générées par les 15 administrations aéroportuaires qui ont perçu ces frais tout au long de 2001.

Les FAA ne sont pas directement comparables entre les aéroports car ils ont été adoptés pour défrayer les coûts de financement des améliorations aéroportuaires jugées nécessaires à l'échelle locale. Il faut les évaluer par rapport à d'autres frais et redevances qui ont une incidence sur le coût global des billets des passagers. Le défi pour les aéroports comme pour les gouvernements consiste à s'assurer que les passagers et les transporteurs sont plus conscients des frais et des dépenses qu'ils contribuent à défrayer et que les passagers sont consultés comme il se doit sur les frais qu'ils doivent directement payer aux aéroports à travers le Canada.

TABLEAU 9-30 : FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES DANS LES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA)

Aéroport	*Frais par passager*	*Date d'entrée en vigueur*[1]	*Montant perçu (milliers $) 2000*	*Perçus directement*[2]	*Perçus sur les billets d'avion*[3]
Calgary	12 $	Juil. 2001 (augmenté)	32 105		X
Charlottetown	10 $	Janv. 2001	-	X	
Edmonton	10 $	Oct. 1999	16 584		X
Frédéricton[4]	12 $[5]	Juil. 2001	-		X
Gander[5]	12 $	Juil. 2001	-		X
Halifax	10 $	Déc. 2000	-		X
Kelowna	5 $				
	8 $	Sept. 2000			
	Mars 2002	(augmentera)	2 157		X
London	10 $	Sept. 2001 (augmenté)	932		X
Moncton	10 $	Oct. 1998	1 529	X	
Montréal	15 $ (Dorval)				
	10 $ (Mirabel)	Juil.. 2001 (augmenté)	32 355	X	
Ottawa	10 $	Août 1999	14 949		X
Québec[5]	10 $	Sept. 2001	-		X
Régina	10 $	Sept. 1999	3 718		X
Saint John	10 $	Sept. 1999	836	X	
Saskatoon	5 $	Août 1999	1 839		X
St. John's	10 $	Sept. 1999	3 960		X
Thunder Bay	- Éliminé en Oct. 2001		1 850		
Toronto	7 $ en transit				
	10 $ au départ	Juin 2001	-		X
Vancouver	5 $ à 15 $[6]	Mai 1993	56 918	X	
Victoria	5 $	Sept. 1999	2 390		X
Winnipeg	10 $	Juin 2000	11 268		X

Note : N/D = non disponible

1 Date d'entrée en vigueur des FAA pour les billets vendus.
2 Frais perçus directement auprès des passagers avant l'embarquement.
3 Les frais sont d'office inclus dans le prix de chaque billet en vertu d'une entente sur les frais d'améliorations aéroportuaires.
4 L'aéroport de Frédéricton perçoit des frais d'installation passagers pour défrayer les dépenses d'exploitation de l'aéroport.
5 Québec, Frédéricton et Gander sont trois aéroports du RNA qui ont récemment été cédés.
6 Vancouver : 5 $ pour les destinations en Colombie-Britannique et au Yukon; 10 $ pour les autres destinations en Amérique du Nord, au Mexique et à Hawaï; 15 $ pour toutes les autres destinations internationales.

Source : Rapports annuels des administrations aéroportuaires et sites Web

TABLEAU 9-31 : FRAIS D'AMÉLIORATIONS AÉROPORTUAIRES DANS DES AÉROPORTS AUTRES QUE CEUX DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA)

Aéroport	*Frais par passager*	*Date d'entrée en vigueur*	*Montant perçu (milliers $) 2000*	*Perçus directement*	*Perçus sur les billets d'avion*[1]
Abbotsford	5 $	Juin 1999	1 133		X
Bathurst	10 $	N/D	N/D	X	
Castlegar	5 $	N/D	N/D	X	
Comox Valley	5 $	Avril 2002	-		X
Cranbrook	15 $	N/D	N/D	X	
Fort St. John	10 $	Janv. 2002	684		X
Gaspé	10 $	Janv. 2000	N/D	X	
Hamilton	5 $	Avril. 2001	-		X
Kamloops	12 $	N/D	N/D	X	
Lethbridge	5 $	Oct. 2000	N/D		X
Nanaimo	4 $	N/D	N/D		X
Peace River	15 $ à 20 $[5]	N/D	N/D		X
Prince Rupert	26 $ à 28 $[6]	N/D	N/D	X	
Sault Ste Marie	10 $	Janv. 2002	-		X
Sydney	10 $ à 19 $[4]	N/D	N/D	X	
Stephenville	10 $	Fév. 2001	-		X
Timmins	10 $	Janv. 2001	-		X

Note : N/D = non disponible

1 Date d'entrée en vigueur des FAA pour les billets vendus.
2 Frais perçus directement auprès des passagers avant l'embarquement.
3 Les frais sont d'office inclus dans le prix de chaque billet en vertu d'une entente sur les frais d'améliorations aéroportuaires.
4 Sydney : 10 $ pour les vols en Nouvelle-Écosse, 19 $ pour les vols au Canada et 18 $ pour les vols internationaux.
5 Peace River : 15 $ pour les vols de Peace Air et 20 $ pour les vols d'Air Canada.
6 Prince Rupert : 28 $ pour les vols au Canada et 26 $ pour les vols internationaux.

Source : Rapports annuels des administrations aéroportuaires et sites Web

RECETTES ET DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Les administrations aéroportuaires assurent l'exploitation de la majorité des aéroports du RNA appartenant au gouvernement fédéral en vertu de baux à long terme, à l'exception des trois aéroports du RNA des territoires, lesquels appartiennent aux gouvernements territoriaux qui en assurent l'exploitation. Les administrations aéroportuaires sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration indépendant. Leurs états financiers pour l'exercice qui s'est terminé en 2000 sont illustrés au tableau 9-32.

TABLEAU 9-32 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES, 2000

(Milliers de dollars)

Données financières	*Calgary*	*Vancouver*	*Edmonton*	*Montréal*	*Toronto*	*Ottawa*	*Winnipeg*	*Victoria*	*Halifax*	*Kelowna*
Recettes aéronautiques	37 464	78 863	18 477	64 965	278 116	20 550	14 382	3 227	15 845	4 303
Recettes non aéronautiques	34 577	116 909	15 301	78 419	171 542	17 641	11 984	4 457	10 785	1 640
Frais d'améliorations aéroportuaires	32 105	56 918	16 584	32 360	0	14 949	11 268	2 390	0	1 779
Subventions du gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total partiel des recettes	**104 146**	**252 690**	**50 362**	**175 744**	**449 658**	**53 140**	**37 634**	**10 074**	**26 630**	**7 722**
Dépenses (moins frais d'intérêt)	68 942	174 358	39 643	170 689	361 306	31 389	26 360	6 059	19 344	3 789
Bénéfice	**35 204**	**78 332**	**10 719**	**5 055**	**88 352**	**21 751**	**11 274**	**4 015**	**7 286**	**3 933**
Frais d'intérêt	0	21 230	3 577	0	67 873	280	0	0	230	0
Bénéfice net	**35 204**	**57 102**	**7 142**	**5 055**	**20 479**	**21 471**	**11 274**	**4 015**	**7 056**	**3 933**
Achat d'immobilisations	79 409	66 604	77 752	81 436	661 117	13 763	4 225	6 059	5 234	3 213
Passagers embarqués/débarqués (milliers)	7 943	15 337	3 843	9 750	27 759	3 445	2 937	1 114	2 524	837
Ratios										
% des recettes d'exploitation	66,20	69,00	78,72	97,12	80,35	59,07	70,04	60,14	72,64	49,07
% des recettes aéronautiques vs total	35,97	31,21	36,69	36,97	61,85	38,67	38,22	32,03	59,50	55,72
% des recettes non aéronautiques vs total	33,20	46,27	30,38	44,62	38,15	33,20	31,84	44,24	40,50	21,24
Total des recettes par passager (subventions exclues)	**13,11**	**16,48**	**13,10**	**18,03**	**16,20**	**15,43**	**12,81**	**9,04**	**10,55**	**9,23**
Total des dépenses par passager	**8,68**	**12,75**	**11,25**	**17,51**	**15,46**	**9,19**	**8,98**	**5,44**	**7,76**	**4,53**

Données financières	*Saskatoon*	*Régina*	*St. John's*	*Thunder Bay*	*London*	*Moncton*	*Saint John*	*Charlottetown*	*Québec*	***TOTAL***
Recettes aéronautiques	3 157	3 359	5 193	3 484	2 603	2 343	1 603	1 169	633	559 736
Recettes non aéronautiques	3 982	2 923	2 797	1 446	2 003	2 291	1 067	1 199	559	481 522
Frais d'améliorations aéroportuaires	1 839	3 087	3 960	1 850	579	1 529	836	0	0	182 033
Subventions du gouvernement fédéral	290	0	0	0	0	0	1 142	1 595	5 139	8 166
Total partiel des recettes	**9 268**	**9 369**	**11 950**	**6 780**	**5 185**	**6 163**	**4 648**	**3 963**	**6 331**	**1 231 457**
Dépenses (moins frais d'intérêt)	4 770	5 105	7 108	4 005	3 593	4 653	2 767	2 830	1 338	938 048
Bénéfice	**4 498**	**4 264**	**4 842**	**2 775**	**1 592**	**1 510**	**1 881**	**1 133**	**4 993**	**293 409**
Frais d'intérêt	0	10	48	12	0	365	0	6	0	93 631
Bénéfice net	**4 498**	**4 254**	**4 794**	**2 763**	**1 592**	**1 145**	**1 881**	**1 127**	**4 993**	**199 778**
Achat d'immobilisations	952	1 706	12 191	676	1 831	1 108	464	3 225	34	1 020 999
Passagers embarqués/débarqués (milliers)	808	748	715	491	391	372	178	138	110	79 440
Ratios										
% des recettes d'exploitation	51,47	54,49	59,48	59,07	69,30	75,50	59,53	71,41	21,13	76,17
% des recettes aéronautiques vs total	34,06	35,85	43,46	51,39	50,20	38,02	34,49	29,50	10,00	45,45
% des recettes non aéronautiques vs total	42,97	31,20	23,41	21,33	38,63	37,17	22,96	30,25	8,83	39,10
Total des recettes par passager (subventions exclues)	**11,11**	**12,53**	**16,71**	**13,81**	**13,26**	**16,57**	**19,70**	**17,16**	**10,84**	**15,40**
Total des dépenses par passager	**5,90**	**6,84**	**10,01**	**8,18**	**9,19**	**13,49**	**15,54**	**20,55**	**12,16**	**12,99**

Note : Recettes aéronautiques et non aéronautiques : les recettes aéronautiques proviennent pour l'essentiel des compagnies aériennes et d'autres membres de l'aviation commerciale, et comprennent principalement les redevances d'atterrissage et les redevances d'aérogare ainsi que le recouvrement des coûts de sûreté. Les recettes des ventes des concessionnaires (magasins, restaurants, etc.), des parcs de stationnement et de la location de locaux sont des recettes non aéronautiques.
Les frais d'améliorations aéroportuaires représentent le montant perçu.
A signaler que les chiffres sur le revenu net des aéroports de Régina et de London n'équivalent pas aux chiffres figurant dans leurs états financiers vérifiés en raison du traitement comptable réservé aux frais d'améliorations aéroportuaires.
Halifax et Québec ont été cédés respectivement le 1er février 2000 et le 1er novembre 2000. Leurs statistiques pour 2000 traduisent leurs résultats à partir de la date de la cession.

Source : Statistiques financières – Rapports annuels 2000 des Administrations aéroportuaires - Kelowna - Rapport financier annuel 2000 de la ville de Kelowna – Chiffres relatifs au volume de passagers – Transports Canada, juillet 2001

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Depuis avril 1995, le gouvernement fédéral assure la gestion du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'aider les aéroports admissibles qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports à financer leurs projets d'immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent accueillir au minimum 1 000 passagers sur des vols réguliers par an, respecter les normes de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2001, le programme a approuvé le financement de 24 projets dans 21 aéroports d'une valeur estimative totale de 37,5 millions $. Le tableau 9-33 illustre, par province, la répartition des fonds approuvés depuis la création du programme.

Les projets approuvés en 2001 en vertu du PAIA sont indiqués à l'annexe 9-1.

EXAMEN DE LA POLITIQUE DES LOYERS

En 2001, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de revoir la politique des loyers des aéroports loués appartenant au Réseau national d'aéroports (RNA), vu que la majorité des cessions à des exploitants locaux est terminée. Cet examen fait suite aux demandes des aéroports et du milieu aéronautique et aux préoccupations exprimées par le vérificateur général en octobre 2000. Son but est d'assurer que la politique des loyers aéroportuaires du gouvernement tient dûment compte des intérêts de tous les intervenants, notamment de l'industrie du transport aérien et des contribuables canadiens. Cet examen se déroulera en même temps que l'élaboration du projet de *Loi sur les aéroports du Canada*, mais indépendamment, et il prévoit des consultations avec les intervenants.

Source : Transports Canada

TABLEAU 9-33 : PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES, DÉPENSES PAR PROVINCE, 1995-1996 À 2001-2002

(Milliers de dollars)

Province	*1995-1996*	*1996-1997*	*1997-1998*	*1998-1999*	*1999-2000*	*2000-2001*	*2001-2002*	*Total*
Terre-Neuve et Labrador					315.4	3,011.3	1,539.1	4,865.8
Île-du-Prince-Édouard								0.0
Nouvelle-Écosse				401.5	2,701.5	428.0	2,956.1	6,487.1
Nouveau-Brunswick	509.3	885.3	1,086.7	4,553.2	295.6	748.3	58.5	8,136.9
Québec			3,204.1	5,911.2	1,627.5	10,304.0	3,061.0	24,107.8
Ontario	909.4	3,232.7	13,465.4	7,592.6	2,932.4	8,115.9	8,987.2	45,235.6
Manitoba	151.1	172.0	970.4	2,186.8	3,850.4	2,014.0	3,347.1	12,691.8
Saskatchewan		2,876.6	451.8	1,575.3	5,102.9	3,087.2	3,365.9	16,459.7
Alberta	90.0	815.2	1,128.5	3,016.6	999.2	3,519.3	7,951.1	17,519.9
Colombie-Britannique	33.0	1,416.8	880.1	3,306.9	2,095.5	5,566.9	9,854.0	23,153.2
Territoires du Nord-Ouest					230.4	169.1	1,282.8	1,682.3
Yukon							603.7	603.7
Nunavut						1,655.2	205.0	1,860.2
Total	**1,692.8**	**9,398.6**	**21,187.0**	**28,544.1**	**20,150.8**	**38,619.2**	**43,211.5**	**162,804.0**

Source : Transports Canada

ANNEXE 9-1

PROJETS APPROUVÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES PAR AÉROPORT ET PAR PROVINCE, 2001

Province	*Aéroport*	*Description*	*Date d'approbation*	*Financement de projet - milliers de $*	
				Total site	*Total province*
Terre-Neuve et Labrador	Stephenville	Remise en état de la souffleuse à neige – Achat d'une balayeuse de piste	02-03-01	252.3	
	Stephenville	Achat d'un moteur de remplacement pour la souffleuse à neige	10-12-01	25.0	277.3
Île-du-Prince-Édouard					0.0
Nouvelle-Écosse	Sydney	Projets de réfection côté piste	02-03-01	3 735.2	3 735.2
Nouveau-Brunswick	Bathurst	Améliorations électriques	02-03-01	47.5	47.5
Québec	Val d'Or	Travaux de drainage	02-03-01	2 490.3	
	Alma	Prolongation de la piste	02-03-01	1 770.4	
	Rouyn	Balisage lumineux d'approche omnidirectionnel (ODALS)	02-03-01	242.9	
	Tête-à-la-Baleine	Dispositif lumineux d'approche	02-03-01	160.0	
	Alma	Achat d'équipements	02-03-01	306.3	
	Kuujjuarapik	Remise en état du dispositif lumineux d'approche	11-07-01	795.0	5 764.9
Ontario	Centre-ville de Toronto	Installation de bouées et de marquages au sol, approche de la piste 08-26	02-03-01	474.5	
	Centre-ville de Toronto	Remplacement d'un camion d'incendie	02-03-01	418.0	
	Sault Ste. Marie	Remise en état de la piste 12-30, des voies de circulation B, F et G et des collecteurs de sous-sol	06-03-01	3 820.2	
	Fort Frances	Remise en état de la piste 12-30	02-03-01	1 152.4	
	Kenora	Remplacement de la balayeuse de piste	22-11-01	150.9	6 016.0
Manitoba	The Pas	Remise en état des infrastructures côté piste	02-03-01	4 125.4	4 125.4
Saskatchewan					0.0
Alberta	Fort McMurray	Remise en état du balisage d'aérodrome	13-03-01	1 817.4	
	Lethbridge	Remise en état de la piste 12-30	02-03-01	2 183.0	4 000.4
Colombie-Britannique	Abbotsford	Remise en état sélective de la piste 07-25	02-03-01	659.2	
	Bella Bella	Remise en état du revêtement côté piste	02-03-01	3 065.7	
	Abbotsford	Remise en état de l'aire de stationnement sud	02-03-01	1 854.8	
	Campbell River	Poste de stationnement pour hélicoptères (plate-forme de prise de contact)	02-03-01	163.9	
	Cranbrook	Améliorations de l'aire de virage de la piste 34	02-03-01	73.0	
	Terrace	Revêtement de la piste 15-33	02-03-01	2 331.0	8 147.6
Territoires du Nord-Ouest	Tulita	Remise en état du revêtement et des installations électriques côté piste	02-03-01	1 899.8	1 899.8
Yukon	Dawson	Remise en état côté piste	02-03-01	3 960.0	3 960.0
Nunavut	Baker Lake	Remise en état des revêtements côté piste	02-03-01	1 815.2	1 815.2
				Total	39 789.3

Source : Transports Canada

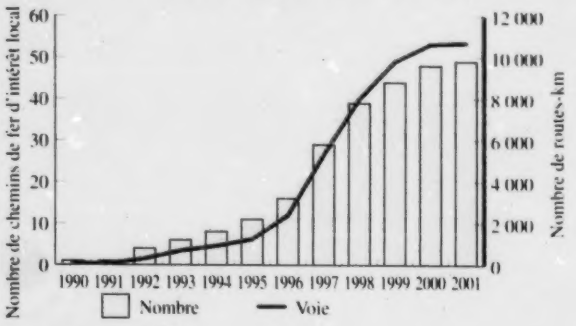
STRUCTURE DE L'INDUSTRIE 10

Comme tous les secteurs de l'économie utilisent les transports, la structure de chaque mode doit s'ajuster à l'évolution de la conjoncture économique et des besoins de transport.

Les transports font partie intégrante de notre société; leurs priorités et leurs objectifs évoluent avec les changements des besoins de cette société. Les préoccupations de la société évoluent aussi, obligeant les transports à s'y ajuster. Divers facteurs entrent en jeu dans le façonnement de l'évolution de la structure de l'industrie dans chaque mode, notamment les forces de la concurrence, l'évolution des prix, les résultats financiers, l'évolution des besoins, les niveaux de trafic.

Ce chapitre présente un survol pour les quatre modes de transport de l'industrie canadienne des services de transport – ferroviaire, camionnage et autobus, maritime et aérien. Les principaux événements, notamment les réformes d'ordre législatif, sont soulignés.

FIGURE 10-1 : CROISSANCE DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, 1990 – 2001



Source : Transports Canada

INDUSTRIE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

FAITS SAILLANTS EN 2001

Pour la deuxième année d'affilée, la structure de l'industrie canadienne du transport ferroviaire a peu changé. Même si aucune nouvelle compagnie d'intérêt local n'a été créée, les signes d'une restructuration du secteur de ces compagnies ont continué de se manifester. La figure 10-1 illustre la croissance des compagnies de chemin de fer d'intérêt local au Canada entre 1990 et 2001.

En septembre 2001, le Canadien National (CN) a définitivement pris le contrôle de Wisconsin Central, une compagnie d'intérêt local ayant son siège aux États-Unis. Cela a donné au CN un lien avec l'Ouest du Canada passant par le sud des Grands Lacs (par Chicago) qui lui appartient à 100 %. Auparavant, le CN avait conclu des droits de circulation avec Burlington Northern et, plus récemment, avec Wisconsin Central, qui lui permettaient d'acheminer des marchandises vers les marchés des États-Unis par son point d'accès de Fort Frances sur les voies de la filiale Duluth, Winnipeg and Pacific au Minnesota. L'une des caractéristiques de la prise de contrôle de Wisconsin Central a été la prise corollaire d'Algoma Central Railway, qui elle-même avait été acquise plusieurs années auparavant par Wisconsin Central. Le lien d'Algoma Central offre au CN un point d'accès supplémentaire vers les États-Unis via Sault Ste. Marie. À l'heure actuelle, le CN ne sait pas encore si Algoma Central demeurera une entité distincte ou s'il l'absorbera dans ses propres opérations.

Un autre fait d'importance a été la faillite d'Iron Road, une société de portefeuille pour un certain nombre de compagnies américaines et canadiennes d'intérêt local, notamment Quebec Southern, Canadian American, Bangor and Aroostook, Northern Vermont et Windsor & Hantsport. Iron Road connaissait des difficultés financières depuis plusieurs années. Des négociations ont eu lieu à l'automne 2001 en vue de vendre la majorité des compagnies ci-dessus à un consortium dirigé par Rail World, et elles devaient se terminer au début de 2002. Windsor & Hantsport n'était toutefois pas visée par cette entente, et d'autres négociations ont eu lieu pour la vendre séparément.

L'industrie poursuit sa restructuration, même si cela ne se fait pas aussi rapidement que ces dernières années. Comme nous le mentionnons à la section du chapitre 9 de

ce rapport consacrée à la rationalisation des compagnies de chemin de fer, la compagnie d'intérêt local RailAmerica's E&N a annoncé à la fin de 2001 qu'elle cesserait ses opérations au cours du premier trimestre 2002 à cause d'une baisse de son trafic de produits forestiers, qui représentait une part importante de son trafic. Reste à savoir si un autre exploitant se portera acquéreur des propriétés de E&N et recyclera efficacement ses actifs, comme cela s'est produit dans un certain nombre d'autres cas.

Principales composantes de l'industrie du transport ferroviaire

Même si le nombre de compagnies en service au Canada a plus que doublé depuis les années 1990 et que le régime de propriété et d'exploitation du réseau ferroviaire a radicalement changé, le CN et le CP ont continué de générer la majeure partie des recettes du secteur ferroviaire. Depuis de nombreuses années, ces deux transporteurs, qui se taillent la part du lion des activités du secteur ferroviaire (mesurées en tonnes-kilomètres brutes), ont produit près de 90 % des recettes du secteur. Les cinq compagnies régionales (BC Rail, Algoma Central, Ontario Northland, Cartier Railway et la Compagnie QNS&L) ont touché 6 % des recettes de l'industrie, alors que les compagnies d'intérêt local en ont touché 2 %. Les transporteurs de classe III (compagnies de chemin de fer terminales et de manœuvre) et les petites filiales des transporteurs américains génèrent le reste des recettes de l'industrie.

Pour ce qui est des services ferroviaires voyageurs, la situation en 2001 est demeurée inchangée par rapport aux années précédentes, puisqu'elle a été dominée par VIA Rail (qui transporte près de 95 % des voyageurs ferroviaires sur les grandes lignes et génère une proportion similaire des voyageurs-kilomètres interurbains). Les autres services voyageurs ferroviaires interurbains au Canada sont assurés par BC Rail, Algoma Central et la Compagnie QNS&L. La compagnie Great Canadian Rail Tours offre un service saisonnier entre Vancouver, Calgary et Jasper, tandis qu'Amtrak, la société américaine de chemins de fer voyageurs, dessert Montréal et Vancouver, en plus de Toronto (en collaboration avec VIA Rail).

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Principaux événements survenus en 2001

Modifications à la *Loi sur les transports routiers*

Le 14 juin 2001[1], le Parlement a adopté les modifications à la *Loi sur les transports routiers*, lesquelles ont reçu la sanction royale. Ces modifications traitent avant tout de la sécurité des transporteurs routiers (camionnage et transport par autobus). Elles permettront l'établissement d'un régime national de conformité en matière de sécurité et d'aptitude reposant sur le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

Les provinces et les territoires adoptent actuellement un régime de conformité à leur échelle. Les modifications entreront en vigueur dès que les régimes provinciaux et territoriaux auront atteint un niveau d'uniformité raisonnable, la deuxième moitié de 2002 constituant la date cible.

Poids et dimensions des véhicules

En août 2000, l'Ontario et le Québec ont annoncé la conclusion d'une entente sur l'harmonisation des poids et dimensions limites de certains types de véhicule qui circulent entre les deux provinces. Les dispositions de cette entente sont entrées en vigueur au début de 2001. Une entente sur l'uniformisation des poids et dimensions des véhicules dans les quatre provinces de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve et Labrador) est entrée en vigueur en vertu de modifications d'ordre législatif ou réglementaire adoptées à la fin de 2001. L'entrée en vigueur de cette entente a été accompagnée d'un plan de transition visant les véhicules existants non conformes qui durera jusqu'en décembre 2009. Au milieu de 2001, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont conclu leurs consultations sur une entente visant à établir des conditions communes de délivrance des permis au sujet des véhicules surdimensionnés ou trop lourds.

Règlement sur les heures de service

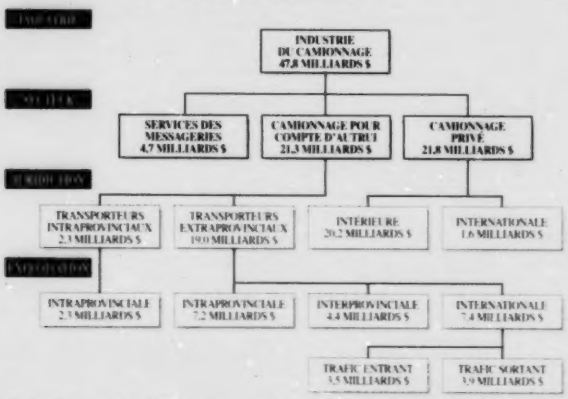
Le Canada et les États-Unis étudient la modification des règlements qui limitent le nombre d'heures que les conducteurs de véhicules commerciaux peuvent passer sur la route. Le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes a été invité par le ministre des Transports à étudier la question des heures de service et à analyser les changements proposés.

Structure canadienne de l'industrie du camionnage

Le camionnage joue un rôle important dans le réseau de transport du Canada. Il englobe les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés, les propriétaires-exploitants et les entreprises de messageries. Il a généré pour 47,8 milliards $ de recettes estimatives en 2000. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui à elles seules comptent pour plus de

1 49-50 Elizabeth II, chapitre 13, *Loi sur les transports routiers*.

FIGURE 10-2 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 2000



Source : Statistique Canada, Totalisations spéciales reposant sur l'Enquête QMCF-Q4 et la pub. 50-002. Les estimations relatives au camionnage privé proviennent de Transports Canada, « Canadian Courier Market Size, Structure and Fleet Analysis Study » – Infobase Marketing Inc., janv. 2001.

40 % du produit intérieur brut de l'ensemble du secteur des transports. On dénombre environ 256 000 camions lourds immatriculés au Canada[2]. On estime chaque semaine à plus de 600 000 le nombre de parcours en camion sur les principales artères du pays[3].

Un certain nombre de facteurs peuvent servir à différencier les entreprises de camionnage : l'importance de leur parc de camions; les types de matériels qu'elles utilisent; la couverture géographique de leurs opérations; les types de services qu'elles offrent; et les types de marchandises qu'elles transportent.

Les activités de camionnage peuvent également être différenciées selon des axes juridictionnels. Par exemble, les activités intraprovinciales se déroulent strictement dans les limites d'une province (ou d'un territoire) et relèvent des compétences provinciales, alors que les activités interprovinciales désignent les services de transport offerts d'une province à l'autre, tandis que les services internationaux sont offerts d'une province à un autre pays.

La figure 10-2 illustre la structure et les recettes de l'industrie du camionnage.

Les **entreprises de camionnage pour compte d'autrui** offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération, ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et autres services spécialisés.

Les **services de camionnage privés** sont des services de transport offerts par une entreprise qui transporte ses propres marchandises. Ces services de camionnage privés s'observent parmi les distributeurs au détail de biens de consommation, les producteurs de produits chimiques, les entreprises de pâtes et papiers, les distributeurs de boissons et les distributeurs en gros de produits agricoles. Un parc privé de camions peut servir non seulement au transport des biens et produits d'une entreprise, mais également à celui des produits d'autres entreprises, sous réserve de l'obtention de tous les certificats d'exploitation réglementaires, ce qui brouille la distinction entre les activités de camionnage privées et pour compte d'autrui.

APERÇU DU SOUS-COMITÉ DES NORMES RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES DE L'ALÉNA

Le Sous-comité des normes relatives aux transports terrestres (SCNTT) a été créé aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) pour élaborer des normes de sécurité et d'efficience plus compatibles entre les États-Unis, le Mexique et le Canada dans les domaines du camionnage, du rail, du transport par autobus et du transport des marchandises dangereuses. Le SCNTT mène ses activités par l'entremise de divers groupes de travail depuis 1994. Transports Canada a organisé la huitième séance plénière du SCNTT à Ottawa du 15 au 17 octobre 2001.

En 2001, le SCNTT a réalisé des progrès dans les secteurs suivants :

Normes sur les véhicules et les conducteurs (SCNTT no 1)

- Préparation d'un rapport sur la surveillance de la sécurité des transporteurs routiers décrivant les efforts actuels et futurs dans chaque pays.
- Comparaison côte à côte des règlements sur la sécurité des transporteurs routiers entre les trois pays et conception d'un guide général des règlements sur la sécurité des transporteurs routiers et de leur respect.
- Engagement à analyser les principaux éléments et les différences des procédures d'évaluation de la sécurité dans les trois pays.

Poids et dimensions des véhicules (SCNTT no 2)

- Compilation de données des trois pays en vue d'actualiser une analyse des poids et dimensions des camions.

Transport des marchandises dangereuses (SCNTT no 5)

- Établissement des spécifications visant la construction des camions-citernes à inclure dans la norme-type nord-américaine sur le transport des marchandises dangereuses.
- Engagement à revoir et à analyser les prescriptions relatives aux camions-citernes et à insérer dans la norme-type les spécifications relatives au choix et à l'utilisation des camions-citernes en fonction des marchandises transportées.

Pour s'occuper des questions qui n'ont pas été expressément confiées au SCNTT aux termes de l'ALÉNA, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont créé le Groupe consultatif sur les transports (GCT). Ce groupe (constitué de cinq groupes de travail) collabore avec le SCNTT à des questions comme la facilitation des opérations transfrontalières, les services ferroviaires, l'échange de données informatisées, l'application et l'échange d'informations sur les technologies de pointe, de même que les politiques maritimes et portuaires.

2 Camions d'une masse supérieure à 10 000 kg.

3 Alliance canadienne du camionnage.

Les **propriétaires-exploitants** sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autres matériels à un transporteur. Les propriétaires-exploitants peuvent travailler directement pour un expéditeur, pour un transporteur privé ou un transporteur pour compte d'autrui, de même que pour un certain nombre de transporteurs. Même si certains propriétaires-exploitants ont conclu des contrats de transport de longue durée avec des transporteurs, ils offrent aux transporteurs une flexibilité d'exploitation supplémentaire qui leur permet de faire face aux périodes de pointe de la demande.

Le tableau 10-1 illustre le nombre de propriétaires-exploitants travaillant à contrat par type de transporteur, ainsi que leurs recettes par province en 1999, dernière année au sujet de laquelle on dispose de données. Un peu plus de la moitié de tous les propriétaires-exploitants ont leur siège en Ontario ou au Québec.

TABLEAU 10-1 : NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS PAR TYPE DE TRANSPORTEUR, 1999

	Transporteurs pour compte d'autrui	*Transporteurs privés*	*Les deux*	*Total*	*Recettes (millions $)*
Terre-Neuve	219	66	51	336	57,3
Île-du-Prince-Édouard	99	39	15	153	34,4
Nouvelle-Écosse	434	248	60	742	136,5
Nouveau-Brunswick	1 099	442	109	1 650	273,1
Québec	5 639	1 165	237	7 041	1 204,9
Ontario	9 643	1 997	361	12 001	1 685,9
Manitoba	1 687	409	45	2 141	314,3
Saskatchewan	1 268	492	63	1 823	303,8
Alberta	3 939	1 860	248	6 047	1 067,5
Colombie-Britannique	3 304	1 689	212	5 205	810,2
Yukon	11	21	2	34	5,1
Territoires du Nord-Ouest	11	9	3	23	3,8
Total Canada	**27 353**	**8 437**	**1 406**	**37 196**	**5 896,8**

Note : Les données relatives aux petits transporteurs pour compte d'autrui et aux propriétaires-exploitants ne sont pas disponibles pour 2000.

Source : Statistique Canada, Bulletin de service Transports terrestre et maritime, cat. 50-002, compilations spéciales

Les **services de messageries** peuvent se définir comme l'ensemble des services de livraison des lettres, des enveloppes, des sachets (sachets en plastique pouvant recevoir de gros documents ou de petits colis), des caisses et des cartons. En 2000, les services de messageries ont généré des recettes totales de 4,7 milliards $ (estimatifs) sur des volumes moyens de 2 millions de colis par jour. Le secteur des messageries comprend deux grands segments :

- les envois livrés le lendemain ou plus tard, qui sont livrés au moins un jour après le jour où ils sont ramassés;
- les envois livrés le même jour, qui sont livrés le jour même où ils sont ramassés.

ALLIANCES, FUSIONS ET ACQUISITIONS

Un certain nombre d'alliances stratégiques, de fusions et d'acquisitions de transporteurs routiers ont eu lieu en 2001.

LES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE ET LES MOUVEMENTS TRANSFRONTALIERS DE CAMIONS

Dans le sillage immédiat des événements du 11 septembre 2001, les délais de franchissement des frontières par les camions ont augmenté de façon spectaculaire du fait du renforcement des mesures de sûreté aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. Pour les expéditeurs comme pour les transporteurs des deux côtés de la frontière, ces retards ont eu des conséquences économiques, en particulier dans des secteurs comme les usines de montage d'automobiles qui sont lourdement tributaires des livraisons juste à temps.

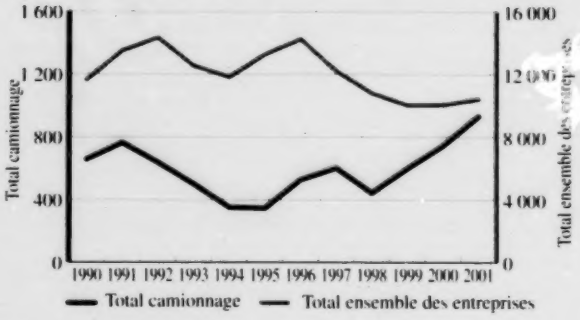
Devant le besoin d'assurer les contrôles de sûreté à la frontière et le mouvement rapide et efficace des marchandises et des voyageurs, le Canada et les États-Unis ont signé le 12 décembre 2001 la *Déclaration sur la frontière intelligente*. Cette déclaration comporte quatre grands points : la circulation sécuritaire des personnes; la circulation sécuritaire des biens; la sécurité des infrastructures; la coordination et la mise en commun de l'information. Cette déclaration prévoit également des initiatives qui accéléreront de façon efficace et sécuritaire la circulation légitime des personnes et des marchandises dans les corridors commerciaux de l'Amérique du Nord. Le budget fédéral du 10 décembre 2001 prévoit plus de 1,2 milliard $ sur cinq ans pour des mesures visant à assurer l'ouverture, la sûreté et l'efficacité de nos frontières. Cela englobe un programme de 600 millions $ visant à améliorer les infrastructures frontalières, en plus des fonds destinés aux corridors routiers prévus dans le budget fédéral de 2000.

- **Clarke Inc.** s'est portée acquéreur de quatre petites entreprises de gestion de transport des marchandises ayant leur siège aux États-Unis.
- La société **TransForce inc.**, qui a son siège au Québec, s'est portée acquéreur de la majorité des avoirs de Daily Motor Freight Inc., améliorant du même coup sa position pour ce qui est du transport de charges partielles dans l'Est du Canada.
- **Cabano/Kingsway Transport Inc.** a signé une alliance stratégique avec R&L Carriers ayant son siège en Ohio grâce à laquelle Cabano Kingsway pourra étendre ses services et assurer des livraisons dans tous les États-Unis.
- Une société de placements canadienne et les cadres supérieurs de **Highland Transport** ont racheté l'entreprise, qui est une filiale de Westminster Holdings. Highland Transport possède un parc de 800 tracteurs et de 1 200 fourgons qui assure des services de camionnage et de transport de conteneurs en Ontario, au Québec, dans les Maritimes et aux États-Unis.

FAILLITES

Le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage suit généralement l'évolution observée pour l'ensemble de l'économie. Comme on peut le constater à la figure 10-3, le nombre de faillites dans le secteur du camionnage a baissé entre 1991 et 1994, s'est stabilisé en 1995 et a augmenté en 1996 et 1997. Après une baisse en 1998, le nombre de faillites a augmenté au

FIGURE 10-3 : NOMBRE DE FAILLITES, INDUSTRIE DU CAMIONNAGE PAR RAPPORT À L'ÉCONOMIE DANS SON ENSEMBLE, 1990 – 2001



Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

cours de chacune des trois dernières années. En 2001, 932 faillites ont été déclarées, soit le nombre le plus élevé depuis 10 ans.

Les faillites ou autres départs de l'industrie du camionnage reflètent en général les rajustements du marché face à l'évolution du niveau de la demande. Les faillites dans l'industrie du camionnage s'observent principalement chez les petites entreprises exploitant un ou deux camions et dans les entreprises qui se livrent à d'autres activités en marge des services de camionnage. L'industrie du camionnage génère des recettes annuelles totales estimées à 48 milliards $. La valeur totale des actifs des entreprises de camionnage qui ont dû déclarer faillite était d'environ 100 millions $.

Le tableau 10-2 illustre le nombre annuel de faillites des entreprises de camionnage par région entre 1990 et 2001.

TABLEAU 10-2 : NOMBRE ANNUEL DE FAILLITES D'ENTREPRISES DE CAMIONNAGE PAR RÉGION, 1990 – 2001

Année	Provinces de l'Atlantique	Québec	Ontario	Provinces des Prairies	Colombie-Britannique et territoires	Total camionnage	Total économie
1990	57	142	147	213	97	656	11 642
1991	98	107	191	223	143	762	13 496
1992	70	119	188	171	88	636	14 317
1993	70	91	152	130	56	499	12 527
1994	37	67	88	125	33	350	11 810
1995	31	81	58	141	34	345	13 258
1996	74	90	107	197	59	527	14 229
1997	82	119	164	178	58	601	12 200
1998	39	71	121	158	54	443	10 791
1999	46	104	143	249	56	598	10 026
2000	61	133	203	303	44	744	10 055
2001	98	159	339	276	60	932	10 405

Note : Les entreprises de transport routier englobent les entreprises de transport de marchandises diverses, de marchandises d'occasion, de déménagement et d'entreposage, de liquides en vrac, de solides en vrac, de produits forestiers et d'autres services de transport routier.

Source : Industrie Canada, Bureau du surintendant des faillites

SEGMENT DU MARCHÉ SELON LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

Le tableau 10-3 compare les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon le type de marchandises transportées. Les transporteurs de marchandises diverses dominent le secteur des transporteurs pour compte d'autrui, puisqu'ils ont généré 64 % des recettes pour compte d'autrui en 2000.

TABLEAU 10-3 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE SEGMENT DU MARCHÉ, 1998 – 2000

	Recettes (Millions de dollars)			% du total		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Marchandises générales	8 902,0	10 064,4	11 260,2	59,8	62,2	64,0
Autres produits spécialisés	2 648,5	2 618,3	2 806,5	17,8	16,2	15,9
Liquides en vrac	1 069,6	1 013,1	1 308,5	7,2	6,3	7,4
Solides en vrac	1 091,8	1 189,6	907,3	7,3	7,4	5,2
Produits forestiers	721,4	828,8	804,0	4,8	5,1	4,6
Déménageurs	454,8	466,6	515,4	3,1	2,9	2,9
Total	**14 888,1**	**16 180,7**	**17 601,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

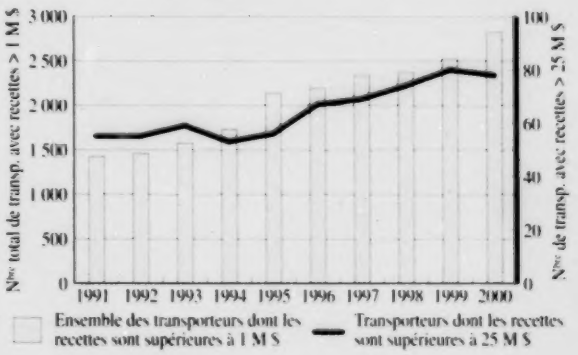
Note : Entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont égales ou supérieures à 1 million $.

Source : Statistique Canada, Supplément annuel (QS) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1997-99

SEGMENT DU MARCHÉ SELON LES RECETTES

La figure 10-4 illustre le nombre de transporteurs pour compte d'autrui qui ont réalisé des recettes annuelles égales ou supérieures à 1 million $ entre 1991 et 2000. Les données relatives à cette période démontrent que le nombre total de transporteurs pour compte d'autrui a régulièrement augmenté, même si une partie de cette hausse est attribuable au nouveau cadre utilisé par Statistique Canada depuis 1995 pour mener son enquête sur les entreprises de camionnage. Le nombre de transporteurs appartenant à cette catégorie a pratiquement doublé depuis 1991. Le nombre de très gros transporteurs,

FIGURE 10-4 : NOMBRE DE TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI DONT LES RECETTES ANNUELLES SONT ÉGALES OU SUPÉRIEURES À 1 MILLION $, 1991 – 2000



Source : Statistique Canada, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (1990-1993), Supplément annuel (QS) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-1998)

TABLEAU 10-4 : RÉPARTITION DES RECETTES TOTALES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DU TRANSPORTEUR, 1991 – 2000

	Transporteurs moyens (de 1 à 12 M$)		*Gros transporteurs (de 12 à 25 M$)*		*Très gros transporteurs (Plus de 25 M$)*		*Petits transporteurs (Moins de 1 M$)*		*Total général*
Année	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*	*Part (% du total)*	*Recettes (M$)*
1991	4 028,8	40,3	1 107,6	11,1	3 298,2	33,0	1 562,4	15,6	9 997,0
1992	4 217,4	41,8	1 072,2	10,6	3 256,1	32,3	1 537,3	15,2	10 082,9
1993	4 542,9	41,0	1 268,0	11,4	3 411,1	30,8	1 868,2	16,8	11 090,2
1994	5 212,8	40,4	2 208,5	17,1	3 541,4	27,5	1 929,9	15,0	12 892,6
1995	5 460,6	38,3	3 090,0	21,7	3 576,9	25,1	2 113,4	14,8	14 240,9
1996	5 731,8	37,6	3 453,2	22,7	3 917,7	25,7	2 127,1	14,0	15 229,8
1997	6 530,4	40,1	3 553,1	21,8	4 187,7	25,7	2 017,0	12,4	16 288,2
1998	6 591,6	36,8	3 280,5	18,3	5 015,9	28,0	3 017,5	16,9	17 905,5
1999	7 429,7	39,9	3 248,2	17,4	5 502,8	29,5	2 447,4	13,1	18 628,1
2000	7 944,5	39,2	3 376,5	16,7	6 280,9	31,0	2 670,0	13,2	20 271,9

Note : Englobe les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises dont le chiffre d'affaires annuel est égal ou supérieur à 30 000 $.

Source : Transports Canada, selon les publications suivantes de Statistique Canada : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (AMCF) 1990-1993; Supplément annuel (Q5) de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (1994-2000); les données de 2000 relatives aux petits transporteurs pour compte d'autrui sont des estimations; les données de 1999 relatives aux petits transporteurs pour compte d'autrui ont été révisées.

ceux dont les recettes sont supérieures à 25 millions $, a oscillé entre 55 et 80 au cours de cette période.

Le tableau 10-4 illustre le total des recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 1991 et 2000, pour les catégories suivantes : transporteurs ayant un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 25 millions $; entre 12 et 25 millions $; entre 1 et 12 millions $; et inférieur à 1 million $. Bien que les recettes totales aient plus que doublé depuis 1991, la part des recettes dans chacune des catégories en 2000 est demeurée relativement stable.

VENTES DE MATÉRIELS

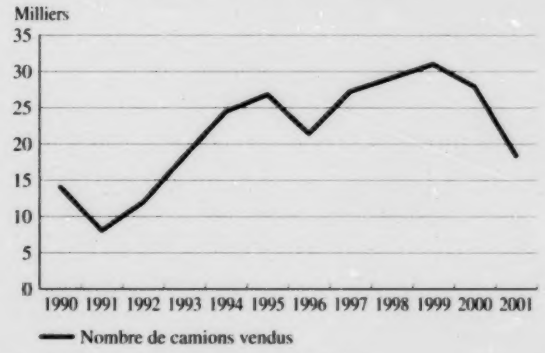
Le ralentissement économique au Canada et aux États-Unis en 2001 a eu un impact sur le nombre de camions neufs achetés durant l'année. Les ventes de camions neufs de classe 8[4] se sont chiffrées à 18 361 en 2001, soit 34 % de moins qu'en 2000 et 43 % de moins que le chiffre record de 30 984 enregistré en 1999. Le volume des ventes a marqué une baisse dans chaque province, les plus fortes baisses touchant la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Le tableau 10-5 illustre le nombre de camions de classe 8 vendus par province entre 1999 et 2001, tandis que la figure 10-5 illustre le nombre de camions de classe 8 vendus dans tout le Canada entre 1990 et 2001.

TABLEAU 10-5 : VENTES DE CAMIONS DE CLASSE 8 PAR PROVINCE, 1999 À 2001

	Ventes 1999	*% du total*	*Ventes 2000*	*% du total*	*Ventes 2001*	*% du total*
Terre-Neuve	150	0,5	110	0,4	70	0,4
Île-du-Prince-Édouard	45	0,1	46	0,2	41	0,2
Nouvelle-Écosse	632	2,0	543	1,9	312	1,7
Nouveau-Brunswick	1 437	4,6	1 142	4,1	701	3,8
Québec	6 782	21,9	5 749	20,6	3 897	21,2
Ontario	13 124	42,4	11 163	40,0	6 557	35,7
Manitoba	1 674	5,4	1 224	4,4	990	5,4
Saskatchewan	1 107	3,6	1 024	3,7	752	4,1
Alberta	3 814	12,3	4 345	15,6	3 545	19,3
Colombie-Britannique	2 219	7,2	2 559	9,2	1 496	8,1
Canada	**30 984**	**100,0**	**27 905**	**100,0**	**18 361**	**100,0**

Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules

FIGURE 10-5 : VENTES ANNUELLES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990 – 2001



Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules

4 Camions dont le poids nominal brut dépasse 15 000 kg.

INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS

ÉVÉNEMENTS MAJEURS SURVENUS EN 2001

CHANGEMENTS D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Examen de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

Les modifications apportées en juin 2001 à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* portaient essentiellement sur la réglementation de la sécurité des camionneurs et des exploitants de services d'autobus. Le régime d'aptitude en matière de sécurité administré par les provinces et résultant de ces modifications s'appliquera aux exploitants de services extraprovinciaux d'autobus. Il englobera ainsi la majeure partie des services interurbains et d'autobus nolisés au Canada. Les modifications devraient entrer en vigueur en 2002 et lorsqu'elles le seront, les transporteurs recevront un certificat d'aptitude à la sécurité et une cote de sécurité. Cette dernière dépendra du dossier du transporteur en matière de sécurité. Les transporteurs ayant un piètre dossier feront l'objet de sanctions; dans les cas extrêmes, ces sanctions pourront aller jusqu'à un retrait du droit d'exploiter des services.

Ce régime de sécurité vient *s'ajouter* aux contrôles économiques (c.-à-d. les mesures de contrôle sur l'entrée, les tarifs, les routes et la sortie) dans les provinces et territoires qui continuent de réglementer l'industrie du transport par autobus sur le plan économique.

Sur le front de la réglementation économique, les industries de services interurbains et d'autobus nolisés sont soumis à des contrôles économiques stricts dans cinq provinces; Colombie-Britannique, Saskatchewan, Manitoba, Québec et Nouvelle-Écosse; sont assujettis à des contrôles économiques assouplis dans trois provinces et un territoire; Alberta, Ontario, Nouveau-Brunswick et le Yukon; et sont déréglementés dans deux provinces et deux territoires; Île-de-Prince-Édouard, Terre-Neuve, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut. Ces régimes de réglementation s'appliquent aussi aux entreprises extraprovinciales en vertu des dispositions de la *Loi sur les transports routiers*, qui n'ont pas été touchées par les modifications de 2001.

En mai 2001, le ministre a demandé au Comité sénatorial des transports et des communications d'analyser les enjeux auxquels est confronté le secteur canadien du transport par autobus, notamment l'impact du morcellement du régime de réglementation. Le Comité a jusqu'à décembre 2002 pour mener son enquête et préparer un rapport.

ÉVÉNEMENTS SURVENUS DANS L'INDUSTRIE – 2001

Après avoir essuyé de gros déficits deux années d'affilée, Laidlaw s'est prévalue volontairement de la protection des lois canadiennes et américaines sur les faillites en juin 2001. L'entreprise voulait rassurer le public que cela ne toucherait pas ses services interurbains (au Canada, la Greyhound Canada Transportation Corporation et les compagnies affiliées). À la fin de l'exercice, Laidlaw procédait toujours à la restructuration de ses activités en vertu de la protection des lois sur les faillites dans les deux pays.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie canadienne du transport par autobus comprend environ 1 000 exploitants qui, ensemble, transportent plus de 1,5 milliard de voyageurs chaque année. En 2000, l'industrie a généré plus de 6,2 milliards $ de recettes totales, y compris les subventions.

Il y a deux grandes façons de catégoriser l'industrie du transport par autobus : selon le type d'entreprise (c.-à-d. activité principale de l'entreprise) et selon le type de services par autobus offert.

RECETTES PAR TYPE D'ENTREPRISES

Les transports en commun sont de loin la plus importante des subdivisions sectorielles, aussi bien comme gamme de services que comme type d'établissement. De plus, les entreprises de transport en commun se consacrent en général exclusivement aux transports en commun, une infime fraction de leurs recettes provenant des autres services. Les principales grandes villes canadiennes ont toutes des services de transport en commun. À l'exception des subventions, les commissions de transport en commun ont représenté la moitié des recettes totales de l'industrie de l'autobus en 2000. Les services de transport en commun sont subventionnés par les administrations municipales et les provinces, et les recettes et les subventions confondues des commissions de transport en commun ont représenté 68 % de l'ensemble des recettes de industrie du transport par autobus. Certains exploitants de transport en commun offrent également des services de transport scolaire, des services d'autobus nolisés et des services accessibles aux voyageurs handicapés.

Chez les autres transporteurs, toutefois, la situation est radicalement différente. Pratiquement tous les exploitants, quel que soit leur principal secteur d'activités, offrent au moins certains services d'autobus nolisés. Beaucoup d'entre eux assurent à la fois des services interurbains et des services de transport scolaire. C'est ainsi que, pour les établissements qui ne sont pas des entreprises de transport en commun, les recettes des gammes de services sont le meilleur moyen de suivre les tendances des activités de ce secteur. Les exploitants de services d'autobus nolisés ont la flexibilité d'offrir un vaste

TABLEAU 10-6 : TRANSPORTEURS CANADIENS RÉGULIERS ET MARCHÉS DESSERVIS, 2000

Transporteur/groupe de transporteurs	*Marchés desservis*
Laidlaw Carriers	
Greyhound	Ouest de l'Ontario; services locaux en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario; services internationaux
Grey Goose	Manitoba et nord-ouest de l'Ontario
Voyageur Colonial	Ottawa–Montréal; est de l'Ontario
Penetang-Midland Coach Lines	Toronto–Barrie–Collingwood (Ontario)
Island Coach Lines	Île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Red Arrow (ouest du Pacifique)	Calgary–Edmonton–Fort McMurray (Alberta)
Saskatchewan Transportation	Saskatchewan
Ontario Northland	Toronto–North Bay–Sudbury–Timmins (Ontario)
Trentway-Wagar (Coach USA)	Niagara–Toronto–Montréal (Ontario et Québec)
Orléans Express	Montréal–Québec–Gaspésie (Québec)
Les Autobus Maheux	Montréal–Abitibi/Témiscamingue (Québec)
Sherbus[1]	Montréal–Estrie (Québec)
Intercar	Québec–Saguenay–Lac St-Jean (Québec)
SMT/Acadian	Provinces maritimes
DRL	Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve

Note : Ce tableau se veut représentatif des services offerts dans chaque province/région, sans pour autant donner une liste exhaustive des services.

1 Au cours de l'été 2001, Sherbus a été acquis par Autocar National.

Source : Official Canadian Bus Guide, novembre/décembre 2000

éventail de services (comme des excursions scolaires d'une demi-journée, des excursions de trois semaines, des voyages aller, des visites touristiques locales).

Les services d'autobus interurbains réguliers peuvent se définir comme des services réguliers entre deux ou plusieurs zones urbaines, ce qui signifie qu'ils sont exploités sur un itinéraire fixe moyennant un nombre limité d'arrêts.

Des services d'autobus interurbains réguliers sont offerts dans toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. L'industrie canadienne des d'autobus interurbains réguliers offre des services essentiellement régionaux. Il existe un réseau national exploité par les compagnies du groupe Laidlaw (Greyhound, Grey Goose, Voyageur Colonial et plusieurs autres) qui offrent des services reliant Montréal au sud de l'Ontario et à la côte du Pacifique, de même que d'importants services locaux et régionaux en Ontario, au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique, sans oublier la desserte des États-Unis.

La concurrence directe entre les compagnies d'autobus se limite actuellement au couloir Edmonton–Calgary–Fort McMurray (Greyhound et Red Arrow) et aux routes dans le sud de l'Ontario, en particulier autour de Toronto et dans le couloir Toronto–Niagara (Greyhound, Trentway, PMCL, Ontario Northland).

RECETTES PAR GAMMES DE SERVICES

Pour les entreprises qui n'offrent pas de services de transport en commun, les recettes par gamme de services sont le meilleur moyen de suivre les tendances dans l'industrie. En 2000, les recettes totales (à l'exclusion des transports urbains) se sont chiffrées à 2 milliards $. Les recettes de transport scolaire ont totalisé près de la moitié de ce montant (965 millions $), alors que des recettes des services réguliers et d'autobus nolisés (719 millions $) en ont représenté le tiers.

La ventilation des recettes selon la gamme de services est le meilleur indicateur qui soit pour illustrer les rapports transsectoriels de l'industrie du transport par autobus. Le secteur des autobus scolaires, par exemple, est beaucoup plus important que tout autre pris individuellement, en plus d'être le principal fournisseur de services réguliers (164 millions $).

En général, l'approche axée sur les gammes de services est celle qui permet de se faire la meilleure idée de la croissance ou de la baisse relative des services réguliers et d'autobus nolisés. Dans l'ensemble, l'industrie a progressé pour passer de 5,2 milliards $ en 1995 à 6,2 milliards $ en 2000, soit un taux de croissance annuelle moyen de 3,5 %. Toutefois, cette croissance est inéquitablement répartie entre les gammes de services, puisqu'elle se chiffre à environ 2 % pour les services réguliers et les services de transport scolaire, à 5,7 % pour les transports en commun et à 8,2 % pour les services d'autobus nolisés et d'excursion, ce qui est le meilleur rendement affiché par une gamme de services.

Le tableau 10-7 contient les données sur l'industrie en 2000 en fonction du type d'établissement et de la gamme de services.

TABLEAU 10-7 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS, SELON L'ORIGINE DES RECETTES, 2000

	Transporteurs interurbains	*Exploitants d'autobus nolisés*	*Exploitants d'autobus scolaires*	*Exploitants de transport en commun*	*Total*
Nombre d'établissements[2]	**27**	**156**	**718**	**67**	**968**
Provenance des recettes		(Millions de dollars)			
Services interurbains réguliers	72,8	34,0	163,7	0,0	270,5
Services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette	14,8	251,4	178,0	4,8	449,0
Transport scolaire	2,5	21,0	939,2	1,8	964,5
Transport en commun	5,4	15,4	46,9	1 888,5	1 956,2
Autres services voyageurs/ recettes d'exploitation	10,9	54,1	54,7	105,1	224,8
Messageries	16,7	2,2	76,8	0,0	95,7
Total (subventions exclues)	**123,2**	**378,2**	**1 459,3**	**2 000,1**	**3 960,8**
Subventions[3]	4,4	0,3	0,3	2 265,6	2 270,6
Total	**127,6**	**378,4**	**1 459,6**	**4 265,7**	**6 231,4**

1 Englobe les exploitants d'autobus nolisés, d'excursion et de navette.

2 Englobe les exploitants d'autobus dont les recettes annuelles sont supérieures à 200 000 $.

3 Englobe les subventions d'exploitation et d'immobilisations versées aux exploitants de transport en commun.

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

L'industrie canadienne du transport par autobus a enregistré une hausse globale de 9,2 % de ses recettes (à l'exclusion des subventions versées au transport en commun) en 2000. Au sein des différents secteurs, les recettes déclarées affichent des écarts. Ces écarts s'expliquent dans une large mesure par les rapports

financiers consolidés qui résultent des fusions et des acquisitions ainsi que par l'introduction par Statistique Canada du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN[5]).

Le tableau 10-8 illustre les données relatives aux établissements et aux gammes de services sur une période de cinq ans.

TABLEAU 10-8 : RECETTES TOTALES SELON LE SECTEUR ET LE TYPE DE SERVICE, 1996 – 2000

	(Millions de dollars)					*Écart en pourcentage*
Type d'entreprise	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*1996 - 2000*
Services interurbains réguliers	314,3	301,2	128,9	106,2	123,2	(60,8)
Services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette	301,4	289,5	339,8	333,5	378,2	25,5
Transport scolaire	1 032,2	1 023,0	1 286,6	1 332,8	1 459,3	41,4
Transport en commun	1 621,4	1 712,3	1 743,8	1 854,7	2 000,1	23,4
Total (subventions exclues)	**3 269,3**	**3 326,0**	**3 499,1**	**3 627,2**	**3 960,8**	**21,2**
Subventions	2 056,2	2 137,1	2 386,2	2 562,2	2 270,6	10,4
Recettes totales	**5 325,5**	**5 463,1**	**5 885,3**	**6 189,5**	**6 231,4**	**17,0**
Type de services						
Services interurbains réguliers	247,9	241,3	240,1	235,8	270,5	9,1
Services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette	334,2	316,4	368,7	352,4	449,1	34,4
Transport scolaire	832,2	825,7	893,5	915,3	964,5	15,9
Transport en commun	1 574,1	1 672,2	1 694,0	1 817,0	1 956,2	24,3
Autres services voyageurs/ recettes d'exploitation	196,3	191,2	216,2	218,5	224,7	14,5
Messageries	84,6	79,4	86,6	88,2	95,8	13,2
Total (subventions exclues)	**3 269,3**	**3 326,0**	**3 499,1**	**3 627,2**	**3 960,8**	**21,2**
Subventions	2 056,2	2 137,1	2 386,2	2 562,2	2 270,6	10,4
Total des recettes	**5 325,5**	**5 463,1**	**5 885,3**	**6 189,5**	**6 231,4**	**17,0**

1 Depuis 1998, certains exploitants de services interurbains réguliers figurent comme exploitants de transport scolaire en raison des rapports financiers consolidés qui résultent des fusions et des acquisitions.

Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain; compilations spéciales.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

La structure organisationnelle de l'industrie reflète l'amalgame complexe des services qu'elle fournit. Le plus important groupe de transporteurs au Canada et aux États-Unis est Laidlaw Inc., dont le siège est actuellement à Burlington (Ontario). Du fait que ce groupe est propriétaire de Greyhound et d'un certain nombre de petits transporteurs, il forme le plus important exploitant de services interurbains réguliers dans les deux pays. C'est également le plus gros exploitant de services de transport scolaire dans les deux pays et, aux États-Unis, il a également une présence dans le secteur des transports en commun.

Même si sa présence au Canada n'est pas aussi importante que celle de Laidlaw, la compagnie Stagecoach PLC, qui a son siège au Royaume-Uni, est néanmoins un important transporteur. Elle offre des services au Canada et aux États par le biais de ses filiales nord-américaines Coach Canada et Coach USA. Aux États-Unis, elle constitue le plus gros exploitant de services d'autobus nolisés. Au Canada, Stagecoach PLC exploite des services d'autobus nolisés et occupe également une place importante sur le marché des services interurbains réguliers dans le centre du Canada.

Un troisième groupe en importance de transporteurs est Pacific Western, qui a son siège à Calgary, et qui a une présence importante dans le secteur des autobus nolisés, des services interurbains réguliers, des services de navette et de transport en commun en Ontario, en Colombie-Britannique et en Alberta.

Bien que la plupart des autres transporteurs présents dans le marché canadien soient de beaucoup plus petite taille que ces trois grands, rares sont les transporteurs qui se vouent exclusivement à un seul type de service.

INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME

L'industrie du transport maritime au Canada se compose d'une flotte d'exploitants canadiens qui offrent des services intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs étrangers, dont les navires font escale dans les principaux ports du Canada, qui assurent les services pour le commerce international. Ces dernières années, le secteur du transport maritime a connu de grandes réformes stratégiques et l'année 2001 n'a pas fait exception à la règle : elle a été marquée par un certain nombre d'événements importants et par l'avancement de certaines réformes législatives notoires.

ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS LE TRANSPORT MARITIME EN 2001

RÉFORMES ET INITIATIVES EN MATIÈRE DE LÉGISLATION ET DE RÉGLEMENTATION

Loi sur la responsabilité en matière maritime

En janvier 2001, le gouvernement a déposé la nouvelle *Loi sur la responsabilité en matière maritime* devant le Sénat comme projet de loi S-2. Ce projet a franchi toutes les étapes au Parlement, a reçu la sanction royale le 10 mai 2001 et est entré en vigueur le 8 août 2001. La nouvelle *Loi sur la responsabilité en matière maritime* est désormais en vigueur dans le chapitre 6 des *Lois du Canada, 2001*.

Cette loi introduit un nouveau régime de responsabilité des armateurs à l'égard des passagers et de nouvelles

5 À la suite de la signature de l'Accord de libre-échange nord-américain en 1995, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont élaboré le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) pour remplacer la Classification type des industries (CTI). Le SCIAN vise les secteurs suivants de l'industrie du transport par autobus : les réseaux de transport en commun; les transports interurbains et les transports par autobus en région rurale; le transport scolaire; l'industrie des services d'autobus nolisés; les services de navette et le transport de tourisme et d'agrément par autobus.

règles pour répartir la responsabilité en cas de sinistre maritime. Elle regroupe également sous une même loi tous les régimes de responsabilité existants en matière maritime. La nouvelle loi permet aux passagers de réclamer des dommages et intérêts pour tout préjudice subi à bord d'un navire.

De nouveaux règlements sur la responsabilité en matière maritime sont en cours d'élaboration pour traiter des responsabilités eu égard aux dégâts causés par la pollution par les hydrocarbures et aux passagers qui voyagent en bateau.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC)

En tête de liste des réformes d'ordre législatif, il faut mentionner la sanction royale le 1er novembre 2001 du projet de loi C-14, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

La LMMC est l'un des plus anciens textes législatifs toujours en vigueur au Canada, puisque c'est la principale loi qui régit l'exploitation des navires canadiens, de même que celle des navires étrangers qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne.

La réforme de la LMMC a débuté en 1996 et son aboutissement final, la LMMC 2001, est le fruit de multiples consultations avec tout un éventail d'intervenants du domaine du transport maritime. La nouvelle loi est un texte restructuré, actualisé et rationalisé qui traduit l'engagement pris par le gouvernement de moderniser sa législation sur la marine marchande et de promouvoir la croissance économique de l'industrie du transport maritime.

Même si la LMMC 2001 a reçu la sanction royale, son entrée en vigueur n'interviendra pas tant que le cadre de réglementation qui l'appuie ne sera pas en place. Entre autres choses, la nouvelle loi simplifie le cadre législatif et élimine les précisions techniques qu'il est préférable d'insérer dans les règlements, dans les normes ou dans d'autres documents. Des consultations ont lieu actuellement avec les intervenants pour s'assurer que les nouveaux règlements contribuent aux performances économiques de l'industrie du transport maritime tout en maintenant la sécurité comme une priorité et en protégeant le milieu marin.

Modifications apportées à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM)

Une conférence maritime est une association de compagnies de ligne qui aux termes d'une entente fournissent des services de transport maritime sur des routes communes en appliquant les mêmes taux et conditions de transport. La LDCM soustrait certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la *Loi sur la concurrence*. À l'issue d'un examen approfondi de la LDCM, le projet de loi C-14 a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001. Ce projet contenait des modifications à la LDCM qui favorisent l'accroissement de la concurrence à l'intérieur des conférences. Ces modifications viennent appuyer les objectifs du Canada qui consistent à promouvoir le commerce international et à assurer que les expéditeurs canadiens ont accès à des services de transport de lignes maritimes internationales suffisants à prix raisonnable. Ces modifications permettent également d'harmoniser les mesures législatives du Canada concernant les conférences maritimes à celles de ses principaux partenaires commerciaux, en particulier les États-Unis.

Événements dans l'industrie

Sur la scène internationale

- Le transporteur coréen Cho Yang a déclaré faillite au milieu de 2001. Deux alliances ont dû remanier leurs membres en conséquence. Les anciens partenaires de Cho Yang Hanjin et Senator Lines, ont rejoint COSCO, K-Line et Yang Ming au sein d'une nouvelle alliance.
- En octobre 2001, Tropical Shipping Ltd. a fait l'acquisition du service hebdomadaire de Kent Line assuré par porte-conteneurs entre Saint John, les Caraïbes et l'Amérique du Sud. Kent Line se concentrera à l'avenir sur ses services de transport de marchandises diverses.
- La concentration des services internationaux de transport de ligne s'est poursuivie, les 20 principaux transporteurs contrôlant 83 % de la flotte cellulaire mondiale en 2001, contre 70 % en 1998 *(Containerization International)*. CP Navigation occupe désormais le 10e rang mondial parmi les gros exploitants de porte-conteneurs du monde.
- La société mère de CP Navigation s'en est départie en 2001 et CP Navigation est devenue une société publique cotée en bourse à la fin de septembre 2001.
- CP Navigation et CP Rail Ltée (CP) (elle aussi une entreprise distincte) ont annoncé un accord à long terme jusqu'en 2014 en vertu duquel CP Rail continuera d'être le transporteur ferroviaire exclusif de CP Navigation au port de Montréal.
- Sur la route reliant la côte Ouest à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, Columbus Line, P&O Nedlloyd, FESCO et ANZDL ont signé un nouvel accord de partage de navires en 2001. Leur desserte comporte une escale à Vancouver.
- Une nouvelle coentreprise a été créée sur la côte Ouest en 2001. Lykes Line, Columbus, Maruba et TMM exploitent désormais un service conjoint qui relie la côte Ouest de l'Amérique du Nord au Mexique et à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Cette liaison dessert également l'Extrême-Orient.

À l'échelle nationale

- Activités de remorquage et de transport par chaland dans l'Est du Canada : le Upper Lakes Group (exploitant de navires autopropulsés classiques) a établi une coentreprise avec McAsphalt Industries Ltd. en vue de construire et d'exploiter une nouvelle unité de chalands/remorqueurs pour le transport du pétrole

lourd et des produits de l'asphalte sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent et le long de la côte Est.

- Canada Steamship Lines s'est portée acquéreur des actifs de la Division maritime de Parrish & Heimbecker, ce qui englobe les navires *Oakglen* et *Mapleglen*. La compagnie utilisera ces deux vraquiers pour le transport conventionnel des céréales et du minerai de fer sur les Grands Lacs.
- En 2001, Algoma Tankers a vendu l'*Algoscotia*, qui faisait jusque-là partie de la flotte de Imperial Oil, en raison de l'obligation de renforcer par une double coque les navires qui transportent des produits pétroliers.
- Les niveaux d'eau sur les Grands Lacs sont restés bas en 2001, en particulier sur le lac Michigan et le lac Huron, obligeant les exploitants à réduire leurs charges. Ces réductions ont eu une incidence sur les bénéfices des exploitants, étant donné que les coûts sont restés les mêmes mais que les recettes par charge (selon le tonnage transporté) ont diminué.

TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

SERVICES INTÉRIEURS

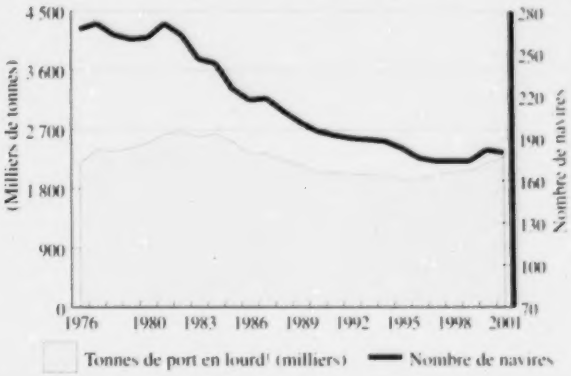
Au cours des 25 dernières années (1976-2001), la flotte marchande canadienne (que l'on définit ici comme les navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux et battant pavillon canadien) a connu de nombreuses difficultés d'ordre économique et financier. Après le sommet enregistré en 1981 avec 271 bâtiments et une capacité de chargement globale de 2,7 millions de tonnes[6], la flotte marchande canadienne a lentement décliné pour passer à 174 bâtiments et 2 millions de tonnes de port en lourd (capacité de chargement) en 1997. La capacité de chargement a entamé une remontée en 1998 pour atteindre 180 bâtiments et plus de 2,3 millions de tonnes à la fin de 2001.

La figure 10-6 illustre l'évolution de la flotte immatriculée au Canada entre 1976 et 2001.

Malgré la diminution tant de la capacité de chargement des vraquiers que de leur nombre entre 1981 et 2001, ces derniers continuent de former le gros de la flotte marchande du Canada et ont représenté, en 2001, 55 % du tonnage et 39 % des navires. En 2001, on comptait 71 vraquiers, dont des vraquiers à pont à bordages rectilignes principalement utilisés pour le transport des céréales et des autodéchargeurs affectés au transport de divers produits en vrac. Même si la part des navires-citernes est passée de 11 % à 21 % du poids en lourd total grâce à l'ajout de gros bâtiments, leur nombre a régressé de 41 à 22 bâtiments durant cette période.

FIGURE 10-6 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA, 1976 – 2001

(Navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux)



1 Tonne brute désigne la capacité en pieds cubes du volume intérieur de la coque et du volume des espaces clos sur le pont pouvant recevoir des marchandises, des magasins, du carburant, des passagers et des membres d'équipage, divisée par cent. Une tonne brute = 100 pieds cubes.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2001, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 334 remorqueurs (d'une jauge brute de 115 000 tonnes de port en lourd) et de 1 245 chalands et allèges, dont la capacité de poids en lourd se chiffrait à près de 1,2 million de tonnes de port en lourd.

Le tableau 10-9 illustre la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada selon le type de navire entre 1981 et 2001.

TABLEAU 10-9 : FLOTTE IMMATRICULÉE AU CANADA PAR TYPE, 1981 – 2001

	En milliers de TPL			*Nombre de navires*		
Type de navires	*1981*	*1991*	*2001*	*1981*	*1991*	*2001*
Vraquiers	1 913	1 384	1 266	131	80	71
Navires-citernes	282	248	479	41	33	22
Marchandises générales	125	81	186	30	15	25
Traversiers	251	295	339	56	56	56
Autres	73	36	35	13	8	6
Total	**2 643**	**2 044**	**2 305**	**271**	**192**	**180**

Note : TPL : tonne de port en lourd.
La flotte immatriculée au Canada comprend les navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada

Est du Canada

Le tableau 10-10 contient des données sur le type de navire, la jauge brute (JB), le secteur d'exploitation et le type de service des compagnies qui exploitent des navires de charge battant pavillon canadien d'une jauge

6 Jauge brute désigne la capacité en pieds cubes du volume intérieur de la coque et du volume des espaces clos sur le pont, divisée par cent. C'est ainsi que 100 pieds cubes de capacité équivalent à une tonne brute. Toutefois, la capacité de chargement d'un navire peut également s'exprimer en port en lourd utile en tonnes (1 000 kg) nécessaire pour immerger la coque à un tirant d'eau donné (généralement le tirant d'eau maximum l'été).

brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux dans l'Est du Canada. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois grands exploitants dans cette région. Algoma Central Corporation, qui possède 27 % de la capacité de la flotte de l'Est du Canada, est la plus grande compagnie de navigation en eaux intérieures au Canada.

Les fusions se sont poursuivies en 2001 dans la flotte intérieure des Grands Lacs, Canada Steamship Lines (CSL) s'étant portée acquéreur de la division maritime de Parrish & Heimbecker (P&H), notamment de ses deux vraquiers à pont à bordages rectilignes.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure les services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États-Unis. Il y a également une importante flotte de traversiers qui relient les collectivités côtières et insulaires.

Le Washington Marine Group, qui appartient à l'homme d'affaires du Montana, Dennis Washington, contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd., Cates Tugs, Norsk et Kingcome Navigation Company (qui appartenait auparavant à MacMillan Bloedel). Seaspan International Ltd., qui est le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest, se livre au transport de marchandises par remorqueur et par chaland, de même qu'au transport de grumes par chaland et à l'amarrage des navires.

En 2000, une filiale canadienne de Smit International qui a son siège à Rotterdam s'est portée acquéreur de Rivtow Marine Ltd., la deuxième compagnie de remorqueurs en Colombie-Britannique. L'acquisition a également porté sur Tiger Tugz Inc., filiale à 100 % de Rivtow, et sur les intérêts de Rivtow dans Westminster Tug Boats Inc.

Nord du Canada

Ouest de l'Arctique

La Société des transports du Nord Ltée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans le Nord du Canada, région qui englobe le bassin du Mackenzie, l'Ouest de l'Arctique, l'Alaska et le Grand Lac des Esclaves, et elle transporte des produits pétroliers bruts et des marchandises solides pour les collectivités, les installations de défense et les sites de prospection de gaz de la région. La STNL exploite aussi des remorqueurs et des chalands à partir du port de Churchill utilisés pour desservir les collectivités de ce qui est maintenant la région de Kivalliq du Nunavut.

La STNL exploite un service de triage et d'emballage pour le ravitaillement de l'Est de l'Arctique depuis Montréal par l'entremise de sa filiale, NorTran Inc. De plus, la société a donné de l'expansion à ses activités dans l'Est de l'Arctique en 1996 lorsqu'elle s'est vu adjuger un contrat de ravitaillement en carburant des collectivités de l'île de Baffin, au moyen de navires affrétés renforcés pour la navigation dans les glaces. Elle est aussi actuellement partenaire de l'Alliance N3, à laquelle le gouvernement du Nunavut a adjugé un contrat de deux ans afin de coordonner le ravitaillement de l'Est de l'Arctique.

La STNL est membre du groupe NorTerra, société de portefeuille appartenant à 100 % à des intérêts autochtones. NorTerra est gérée par deux sociétés qui en sont propriétaires à parts égales : Inuvialuit Development Corporation, qui représente les Inuvialuits de l'Ouest de l'Arctique, et Nunasi Corporation, qui représente les Inuits du Nunavut.

Les sociétés A. Frame Contracting Ltd. et Cooper Barging Service Ltd. sont d'autres exploitants de longue date dans l'Ouest de l'Arctique. La première exploite un remorqueur et plusieurs chalands et offre un service saisonnier de transport par chaland à destination des collectivités du lac Athabasca. La deuxième offre des services de ravitaillement sur le Mackenzie et la Liard à partir de sa base de Fort Simpson. En 2001, Cooper a pris livraison de trois nouveaux chalands construits en Chine.

Est de l'Arctique

À la fin de la saison de navigation 2000, la Garde côtière canadienne a cédé le ravitaillement de l'Est de l'Arctique au gouvernement du Nunavut. Ce dernier a adjugé un contrat de deux ans à l'Alliance N3 pour qu'elle continue d'assurer le ravitaillement, notamment trois services essentiels : l'administration du ravitaillement de l'Est de l'Arctique, des services de triage et d'emballage, et le transport maritime de marchandises.

L'Alliance N3 est une coentreprise entre la Société des transports du Nord Ltée (STNL), Nortran Inc. et Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI). La société Arctic Co-operatives Limited détient 60 % des actions de NSSI alors que Transport Desgagnés Inc. en détient 40 %.

En vertu du contrat de ravitaillement, toute personne ou société peut se prévaloir du service et bénéficier des mêmes taux et prestations. Le calendrier publié de ravitaillement en 2001 révèle que quatre navires ont participé au ravitaillement de l'Arctique : le *Mathilda Desgagnés*, l'*Anna Desgagnés*, le *Cécilia Desgagnés* et le *Jacques Desgagnés*.

De plus, le ministère des Transports du Québec gère les services de ravitaillement de la Région du Nunavik, alors que les Cris de la baie James et de la baie d'Hudson sont ravitaillés à partir de Mooseney (grâce à des navires de charge dont le point d'origine est la région de Toronto).

Des mines comme Polaris et Nanisivik possèdent également des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb.

TABLEAU 10-10 : FLOTTE BATTANT PAVILLON CANADIEN SUR LA CÔTE EST, NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 1 000 TONNEAUX, 2001

Compagnie	*Type*	*Nombre de navires*	*Jauge brute*	*Secteur d'activités*	*Type de service*
Algoma Central Corp.	Vraquier	9		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	Vrac sec, vrac liquide
	Autodéchargeur	14		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	
	Navire-citerne	3		Grands Lacs/Golfe du Saint-Laurent/ côte Est du Canada	Vrac sec
	Total	26	456 921		
Black Creek Shipping Co. (voir également Lower Lakes)	Autodéchargeur	1	10 532	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec
Canada Steamship Lines	Vraquier	3		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	Vrac sec
	Autodéchargeur	11		Grands Lacs/Saint-Laurent/côte Est du Canada	
	Total	14	307 073		
Canship Ltd.	Autre	1	1 714	Côte Est	
Coastal Shipping Ltd.	Navire-citerne	1	3 015		
C.A. Crosbie Shipping	Autre	2	5 301	Arctique canadien/côte Est du Canada/ bassin atlantique	Conteneur, marchandises diverses, roulier
Enerchem Transport Inc.	Navire-citerne	2	14 805	Voir Algoma	Vrac liquide
ESSROC Canada	Autre	1	6 792	Grands Lacs	Ciment
Fednav Ltd.	Vraquier	1	20 236	Arctique canadien de mai à novembre	Vrac sec et liquide
Gravel & Lake Services Ltd.	Autre	1	3 536		
Groupe Desgagnés	Navire-citerne	3		Grands Lacs/Saint-Laurent/ Arctique/outre-mer	Conteneurs, marchandises/ diverses/vrac sec/céréales
	Autre	5			
	Total	8	45 317		
Imperial Oil	Navire-citerne	1	1 192	Grands Lacs	Vrac liquide
Irving/Kent Line	Navire-citerne	3	51 091	Maritimes	Vrac liquide
LaFarge Canada	Autre	1	6 729	Grands Lacs	Ciment
McKeil Marine	Navire-citerne	2			
	Autre	1			
	Total	3	14 573		
Partenariat entre Mobil Oil, Chevron et Murphy Oil Corp.	Navire-citerne	1	76 216	Maritimes	Vrac liquide
Oceanex Inc.	Autre	3	41 157	Saint-Laurent/côte Est du Canada	Conteneurs, remorques, roulier, marchandises diverses
N.M. Paterson & Sons	Vraquier	7	113 814	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec, céréales
Penney Ugland Inc.	Navire-citerne	1	76 216	Maritimes	Vrac liquide
Pierre Gagne Contracting	Autodéchargeur	1	20 148	Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec
Provmar Fuels Inc.	Navire-citerne	2	5 949		Vrac liquide
Purvis Marine	Autre	1	3 280		
Rigel Shipping Canada Inc.	Navire-citerne	3	18 786	Saint-Laurent	Vrac liquide
Shell Canada	Navire-citerne	1	2 758	Saint-Laurent	Vrac liquide
Transport Nanuk	Autre	1	7 392	Ports de l'Arctique/Saint-Laurent/ International	Colis lourds, roulier, marchandises diverses, manutention verticale
Upper Lakes Group	Vraquier	13		Grands Lacs/Saint-Laurent	Vrac sec, céréales
	Autodéchargeur	8			
	Total	21	390 556		
Total général		**108**	**1 705 099**		

Source : Registre de navires de la Lloyd et données de Transports Canada

Fednav, le propriétaire du *NM Arctic*, joue un rôle actif sur ce marché.

SERVICES INTERNATIONAUX

Le transport de vrac et le transport de ligne sont les deux principales composantes des services internationaux de transport maritime de marchandises.

Transport de vrac

Par transport de vrac, on entend essentiellement le secteur de l'industrie qui utilise des navires de gros tonnage pour transporter une seule marchandise. Les expéditeurs canadiens de marchandises en vrac, comme les céréales, le charbon, le minerai de fer et la potasse, comptent sur les entreprises de transport maritime de vrac pour le transport de leurs marchandises.

Les tarifs de transport de vrac sont normalement établis en fonction de la concurrence sur le marché libre mondial. Ce marché se divise entre les affrètements à temps (contrats à terme) et les affrètements au comptant ou à la demande. Les affrètements à la demande englobent les contrats à court terme qui visent un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. Les prix au comptant sont établis dans les marchés libres et les bourses et ils dépendent de facteurs relatifs à l'offre et à la demande, comme la taille des navires, les équipements, les routes commerciales et les délais de livraison.

Les contrats d'affrètement portent habituellement sur une période de un à cinq ans, selon la volatilité des prix. Les contrats à plus long terme sont courants lorsque les tarifs de transport sont plus facilement prévisibles, alors que les contrats à court terme prévalent lorsque les prix sont instables. La majeure partie des exportations et des importations du Canada sont transportées aux termes d'ententes de transport maritime de ce type à bord de navires battant pavillon étranger. Les navires immatriculés au Canada assurent le transport de la majorité des expéditions intérieures de marchandises en vrac sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada.

Le tableau 10-10 fournit des renseignements sur le type de navire, la jauge brute, le secteur d'exploitation et le type de service pour les compagnies qui exploitent des navires de charge battant pavillon canadien d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux dans l'Est du Canada.

Transport de ligne

Les transporteurs de ligne manutentionnent des marchandises conteneurisées à valeur élevée, comme du matériel électronique, les produits manufacturiers ou les aliments congelés. Les services de ligne sont offerts selon des horaires réguliers et sur certaines routes commerciales fixes.

Le transport de ligne est dominé par d'imposantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde et il est contrôlé dans une large mesure par des entreprises des pays de la ceinture du Pacifique et de l'Europe de l'Ouest. CP Navigation contrôle une flotte importante qui occupe le dixième rang mondial, selon la capacité et le nombre de navires[7]. La majeure partie de la flotte de CP Navigation résulte de l'acquisition de compagnies étrangères depuis plusieurs années. La grande majorité des navires qui composent la flotte internationale contrôlée par le Canada battent pavillon étranger et emploient des officiers et des équipages étrangers.

Les compagnies de navigation qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « de conférence » et « hors conférence ». Les transporteurs océaniques qui offrent des services de ligne sur une route commerciale commune choisissent souvent de former une conférence et de s'entendre collectivement sur les tarifs et les conditions de service. En vertu de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), un groupe de lignes peuvent offrir leurs services selon les termes d'une entente de conférence, qui soustrait certaines de leurs pratiques aux dispositions de la *Loi sur la concurrence*. L'Office des transports du Canada est responsable de l'application de la LDCM.

Les compagnies hors conférence, que l'on appelle aussi « indépendantes », sont celles qui décident de ne pas appartenir à une conférence. Elles offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Les sociétés China Shipping Container Line, Coral Container Line, Costa Container Line, Hoegh Lines, Kent Line et Westwood Shipping Line ont toutes assuré des services indépendants à destination du Canada en 2001. Les compagnies de navigation peuvent également décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendantes sur d'autres. Par exemple, Maersk Sealand est membre des conférences canadiennes sur les routes transpacifiques, mais est une compagnie hors conférence dans l'Atlantique-Nord.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2001, l'Office des transports du Canada avait 14 accords de conférence en dossier. Douze conférences maritimes ont déposé des tarifs auprès de l'Office, alors que deux des accords sont des accords non tarifaires. Cinq des conférences exploitent des services entre l'Est du Canada et l'Europe du Nord et la Méditerranée. Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, MITSUI O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Line sont au nombre des principales compagnies qui desservent le Canada comme membres d'une conférence.

Le tableau 10-11 donne la liste des 12 conférences maritimes qui ont déposé des tarifs et desservi le Canada en 2001. Onze desservent la côte Est et sept, la côte Ouest.

TABLEAU 10-11 : CONFÉRENCES MARITIMES AYANT DESSERVI LE CANADA EN 2001

Australia/Canada Container Line Association (E et O)
Canada/Australia – New Zealand Association of Carriers (E et O)
Canada/Australia – New Zealand Discussion Agreement (E et O)
Canada Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
Canada – United Kingdom Freight Conference (E)
Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E et O)
Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (O)
New Zealand/Canada Container Lines Association Conference (E et O)

Notes : E = côte Est; O = côte Ouest.
Seulement les conférences qui déposent un tarif.

Source : Office des transports du Canada

7 *Containerization International*; « The Big Have Got Bigger », novembre 2001, page 63.

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu de la disposition relative aux mesures distinctes de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Cette disposition permet aux compagnies membres d'une conférence d'offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. En vertu des récentes modifications apportées à la LDCM, toute mesure indépendante prise par une compagnie membre d'une conférence peut entrer en vigueur plus rapidement (5 jours au lieu de 15 selon l'ancienne loi).

De plus, en vertu de la LDCM modifiée, les compagnies membres d'une conférence peuvent désormais signer des contrats de service avec les expéditeurs sans divulguer les conditions et modalités des contrats à la conférence. Ces dispositions, qui favorisent le jeu de la concurrence, ont pour but d'assurer l'harmonisation de la loi canadienne sur les conférences avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et de favoriser la récente tendance à s'en remettre davantage aux forces du marché.

Comme en vertu de l'ancienne loi, des contrats d'exclusivité limitée intraconférence peuvent également être négociés et signés entre une conférence et un expéditeur. Ces contrats sont confidentiels mais, pour être conformes à la LDCM, ils doivent être déposés auprès de l'Office des transports du Canada.

En 2001, l'Office a accepté le dépôt de 98 contrats d'exclusivité limitée par sept conférences maritimes, soit quatre de plus qu'en 2000. Les contrats concernaient à la fois le trafic entrant et sortant et des points d'origine/destination situés sur les côtes Est et Ouest du Canada. La durée moyenne de ces contrats était d'un an.

TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIERS

Même si les principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), les services de traversiers au Canada varient considérablement sur le plan de la propriété (petits exploitants du secteur privé, gouvernements provinciaux ou sociétés d'État fédérales), du type de navire (petits transbordeurs à câble, grands paquebots de croisière et traversiers rapides) et de l'exploitation (saisonnière ou toute l'année). Les propriétaires, les locataires et les exploitants des gares maritimes et des installations d'accostage varient aussi, puisqu'il peut s'agir de sociétés de traversiers, de municipalités, des gouvernements provinciaux, du gouvernement fédéral et d'autres sociétés privées.

Subventions fédérales pour l'exploitation de traversiers

Afin de permettre au secteur privé de fournir certains services de traversiers, le gouvernement fédéral a établi dans la Politique maritime nationale de 1995 qu'il visait à donner une orientation plus commerciale au secteur maritime et à réduire sa participation directe à la prestation de services de transport.

Depuis lors, Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale, a commercialisé plusieurs de ses routes et en a cédé d'autres à la province de Terre-Neuve et Labrador. Ses subventions ont été de l'ordre de 36 millions $ en 2001-2002, alors qu'elles avaient atteint le chiffre record de 122 millions $ en 1993. La société continuera d'assurer des services de traversiers garantis par la Constitution entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

Marine Atlantique SCC et deux exploitants du secteur privé, Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée, sont désormais les seuls services de traversiers bénéficiant de subventions fédérales dans le Canada atlantique. Sur la côte Ouest, le gouvernement fédéral verse aussi une subvention annuelle à la BC Ferries Corp.

De plus, une entente conclue avec Bay Ferries Ltd. au sujet des deux services assurés dans la baie de Fundy a été structurée de manière à supprimer les subventions d'exploitation au plus tard en 2000-2001 et les subventions d'immobilisations d'ici 2002-2003. Il s'agit là d'un autre exemple d'efficience accrue et de l'application fructueuse du programme de traversiers dans le cadre de la Politique maritime nationale. À compter de 2002, la société continuera d'exploiter un service de traversier commercial indépendant.

Dans la gestion des services de traversiers, le service aux Canadiens et la sûreté demeurent des éléments essentiels. Compte tenu de la demande accrue et de l'augmentation prévue du trafic entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, Marine Atlantique SCC a mis en service le *NM Leif Ericson* (anciennement le *NM Stena Challenger*), le quatrième bâtiment dont elle a récemment fait l'acquisition, pour répondre à la demande.

INDUSTRIE DES CROISIÈRES

Actuellement, le secteur international des croisières traverse une période d'adaptation, où quantité de facteurs entrent en jeu. Les événements du 11 septembre sont survenus alors que l'industrie commençait à ressentir le contrecoup du ralentissement économique et avait un volumineux carnet de commandes en attente pour la mise en service de nouveaux grands paquebots au cours des 12 prochains mois. Les attaques terroristes ont acculé à la faillite les compagnies Renaissance Cruises et American Classic Voyages ayant leur siège aux États-Unis. American Classic Voyages exploitait des navires qui faisaient escale dans l'Est du Canada et dans les Grands Lacs.

APERÇU DES PRINCIPAUX SERVICES DE TRAVERSIERS

Marine Atlantique SCC (MAS)
Marine Atlantique SCC est la société d'État fédérale qui exploite le service de traversiers garanti par la Constitution tout au long de l'année entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.) et assure une liaison saisonnière entre North Sydney (N.-É.) et Argentia (T.-N.).

Woodward Group
En vertu d'un contrat conclu avec la province de Terre-Neuve et Labrador, le Woodward Group exploite un service de traversiers pour passagers et véhicules de mai à janvier entre Blanc Sablon (Québec) et St. Barbe (T.-N.).

Ministère des Travaux, des Services et des Transports de Terre-Neuve et Labrador
Ce ministère assure tous les services de traversiers intraprovinciaux et côtiers à Terre-Neuve et au Labrador, dans certains cas en vertu d'un contrat conclu avec des exploitants privés. Il est aussi chargé du service côtier du Labrador, qui était assuré auparavant par Marine Atlantique SCC.

Northumberland Ferries Ltd. (NFL)
En vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, cette société offre un service saisonnier de traversiers pour passagers et véhicules de mai à décembre entre Caribou (N.-É.) et Wood Islands (Î.-P.-É.).

Bay Ferries Ltd.
En vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, cette société offre un service de traversiers pour passagers et véhicules tout au long de l'année entre Saint John (N.-B.) et Digby (N.-É.), et un service saisonnier de juin à la mi-octobre entre Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine).

Ministère des Transports et des Travaux publics de Nouvelle-Écosse
Ce ministère exploite huit services de traversiers pour passagers et véhicules, notamment des traversiers à câbles à LaHave, Country Harbour, Englishtown et Little Narrows, ainsi que des traversiers autopropulsés à Tancook Island, Petit Passage et Grand Passage.

Coastal Transport Ltd.
En vertu d'un contrat conclu avec la province du Nouveau-Brunswick, cette société exploite un service de traversiers pour passagers et véhicules tout au long de l'année entre Black's Harbour et l'île Grand Manan, et entre Ingalls Head dans l'île Grand Manan et l'île White Head.

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick exploite 12 services de traversiers pour passagers et véhicules, notamment à destination de Deer Island, Gagetown, Hampstead et Belleisle Bay.

C.T.M.A. Traversier Ltée
En vertu d'un contrat conclu avec le gouvernement fédéral, C.T.M.A. Traversier Ltée offre un service saisonnier de traversiers pour passagers et véhicules d'avril à janvier entre Souris (Î.-P.-É.) et Cap-aux-Meules, aux îles de la Madeleine (Québec). Cette société assure également un service saisonnier pour passagers et marchandises entre Montréal et Cap-aux-Meules en vertu d'un contrat conclu avec la province de Québec.

La Société des traversiers du Québec (STQ)
Subventionnée par le ministère des Transports du Québec, la STQ offre cinq services de traversiers pour passagers et véhicules tout au long de l'année sur le Saint-Laurent. Cette société est également responsable de trois autres services de traversiers subventionnés par le gouvernement provincial et exploités par des sociétés privées entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, Montmagny et l'Île-aux-Grues, et Cap-aux-Meules et l'Île-d'Entrée.

Ministère des Transports de l'Ontario
Ce ministère finance quatre services de traversiers tout au long de l'année dans l'Est de l'Ontario, notamment à destination de Glenora, de l'île Wolfe, de l'île Amherst et de l'île Howe.

Owen Sound Transportation Company (OSTC)
Cette société offre des services de traversiers pour passagers et véhicules sur le lac Huron entre Tobermory (Ontario) et South Baymouth, dans l'île Manitoulin, de mai à la mi-octobre. Elle gère aussi des services de transport sur le lac Érié entre Leamington/Kingsville et l'île Pelee (Ontario), et Sandusky (Ohio), d'avril à décembre, pour le compte de la province de l'Ontario.

Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba
Ce ministère exploite sept traversiers pour passagers et véhicules sur les lacs et les rivières de la province, notamment à destination de Norway House, Matheson Island et Cross Lake.

British Columbia Ferry Corporation (BC Ferries)
BC Ferries est une société d'État provinciale dotée d'une flotte de 40 navires qui desservent 26 routes. BC Ferries assure des services de traversiers dans les eaux côtières grâce à une subvention fédérale.

Ministère des Transports de Colombie-Britannique
Ce ministère assure l'exploitation des 16 services de traversiers en eaux intérieures dans la province, notamment à destination de Adam's Lake, Barnston Island, Glade, Kooteney Lake et Galena/Shelter Bay, dont deux sont assurés en vertu d'un contrat conclu avec deux exploitants privés.

D'autres compagnies ont comprimé leurs effectifs ou se livrent à des fusions. Au mois de novembre, Royal Caribbean et P&O Princess Cruises (qui se classent respectivement aux deuxième et troisième rangs, derrière Carnival) ont annoncé leur intention de fusionner leurs opérations, en attendant l'approbation des autorités de réglementation. Puis, au mois de décembre, Carnival a annoncé une offre publique d'achat de P&O Princess Cruises, tentant par là de faire échouer son projet de fusion avec Royal Caribbean.

Sur la route de l'Alaska, l'environnement a de nouveau été la préoccupation numéro un en 2001. L'Alaska a adopté une nouvelle loi très stricte pour réglementer la pollution de ses eaux par les paquebots de croisière. Plusieurs paquebots ont été pris en infraction en 2001. Les préoccupations ont trait aux émissions de fumée visibles, à la qualité de l'air, à la circulation dans les collectivités, aux rejets d'eaux usées, aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures et à l'impact sur la vie aquatique.

Les grands paquebots de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège à l'étranger et ils battent pavillon étranger. Les nombreuses croisières offertes par ces paquebots appartiennent à deux grandes catégories, les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Après les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le Inside Passage sont les plus populaires du monde. Le port de Vancouver sert de port d'attache (point d'embarquement et de débarquement des passagers) à la plupart des paquebots de croisière de luxe qui partent pour l'Alaska. La *Passenger Vessel Act* des États-Unis interdit en effet aux navires étrangers de transporter des passagers entre des ports américains (c.-à-d. d'en embarquer dans un port américain et de les débarquer dans un autre port américain). Les croisières entre Vancouver et l'Alaska ont ceci de pratique qu'elles peuvent se dérouler en l'espace de sept jours. Seattle a récemment ouvert une nouvelle installation pour paquebots de croisière qui a attiré des bâtiments de la Norwegian Cruise Lines en 2000 et en 2001. Les paquebots qui mouillent à Seattle pour se rendre en Alaska font escale à Vancouver/Victoria sur leur itinéraire pour se conformer à la *Passenger Vessel Act* des États-Unis. Des mini-croisières (de trois à quatre jours) sont également offertes entre Seattle, Vancouver et Victoria et connaissent une vogue croissante auprès du public.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est, avant de pénétrer dans le Saint-Laurent et de le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou de Boston, qui remontent la côte jusqu'à Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. La plupart de ces croisières se faisaient habituellement pendant la saison des couleurs d'automne, mais la saison des croisières dure maintenant plusieurs mois et commence dès le mois de mai ou juin. Les principales compagnies de croisière du monde (comme Carnival, Royal Caribbean, Cunard, Princess, Holland America et d'autres) font toutes escale dans les ports canadiens de l'Est. Des mini-croisières sont offertes sur le Saint-Laurent entre Montréal ou Québec et Kingston ou Rochester, ou remontent même les canaux de l'État de New York jusqu'au lac Ontario, avant de pénétrer dans le Saint-Laurent. Les navires à destination ou en provenance des Grands Lacs dans le cadre de voyages de mise en place font également escale à Québec et dans les ports de l'Atlantique en cours de route.

Les exploitants canadiens locaux proposent également une multitude de croisières dans les écluses, les ports et les cours d'eau, de même que pour l'observation des baleines.

INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

ÉVÉNEMENTS MAJEURS EN 2001

APERÇU

L'année 2001 a été une année de turbulence, marquée par un ralentissement économique et une chute progressive du taux de change du dollar canadien par rapport à la devise américaine. Les attaques terroristes du mois de septembre contre les États-Unis, qui ont eu de sérieuses répercussions sur les activités des compagnies aériennes du monde entier, sont venues exacerber la situation.

En dépit du fait que la demande de services aériens a un rapport direct avec l'activité économique, au cours des huit premiers mois de 2001, les transporteurs aériens canadiens ont enregistré une croissance modérée de leur trafic. Les recettes ont néanmoins reculé, du fait de la stagnation et du déclin du trafic lucratif des voyageurs d'affaires. Les compagnies aériennes ont dû faire face à une augmentation de leurs coûts, notamment des coûts qu'elles doivent régler en dollars américains pour le carburant et, en particulier pour les gros exploitants, le paiement des loyers des aéronefs.

Durant la première moitié de 2001, on a eu des preuves de la présence de forces concurrentielles dans le marché suite à la mise en place de la politique-cadre du transport aérien en juillet 2000 en vertu du projet de loi C-26. Ces preuves ont revêtu la forme de nouveaux venus sur le marché et de l'expansion prise par plusieurs transporteurs. Toutefois, les mêmes forces du marché ont

obligé certains transporteurs à réduire le niveau ou la fréquence de leurs services, à quitter le marché ou même à mettre fin à leurs activités.

Le 11 septembre 2001, le monde entier a été témoin des attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis. Les gouvernements et toutes les composantes de l'industrie des voyages, en particulier le transport aérien, ont été immédiatement plongés dans une situation de crise. Les résultats économiques des transporteurs aériens canadiens ont été sérieusement touchés par ces événements. Au cours des quatre derniers mois de l'année, le trafic a sérieusement baissé et les résultats financiers se sont considérablement affaiblis. L'impact a été particulièrement marqué en septembre et en octobre. Même si la situation des compagnies aériennes canadiennes s'est progressivement redressée en novembre et en décembre, le trafic est demeuré nettement en dessous des niveaux historiques comparables.

En dépit des événements du 11 septembre, le trafic annuel des compagnies aériennes canadiennes n'a diminué que de 2 % par rapport aux résultats de la fin de l'exercice 2000. La plupart des transporteurs canadiens, à l'exception de WestJet, ont terminé 2001 dans une situation financière affaiblie.

Air Canada a continué d'être le transporteur dominant sur le plan de la capacité des services offerts à l'échelle nationale, transfrontalière et internationale. WestJet, et Canada 3000 jusqu'à sa faillite en novembre, lui ont fait concurrence, choisissant néanmoins de séduire les voyageurs sensibles aux prix en leur offrant des services à bas prix. Les voyagistes, qui affrètent des vols qu'ils exploitent eux-mêmes, ou qui font appel aux services de transporteurs comme Air Transat et SkyService, ont également offert des services aériens. En outre, quantité d'autres transporteurs de moindre importance ont assuré des services aériens régionaux, locaux ou spécialisés. La structure de l'industrie a cependant changé, ce qui s'explique principalement par les forces du marché qui s'exercent indépendamment de sa volonté. L'effondrement de Canada 3000 au mois de novembre, qui a été victime des événements du 11 septembre, illustre cette réalité.

INITIATIVES GOUVERNEMENTALES

Trente-troisième Assemblée générale annuelle de l'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a tenu sa 33e Assemblée générale annuelle à son siège social de Montréal à la fin du mois de septembre. En raison des événements du 11 septembre, la majeure partie des délibérations ont gravité autour du renforcement de la sûreté du transport aérien. Le Canada a adopté les positions suivantes sur un certain nombre de dossiers importants :

- il a vivement encouragé l'Assemblée à adopter une résolution condamnant les actes terroristes contre l'aviation civile;
- il a accueilli avec bienveillance les propositions mises de l'avant par le ministre des Transports de l'Union européenne, dont le but est d'assurer l'application de mesures de sûreté renforcées dans l'aviation civile.
- il a adhéré à l'idée d'organiser une rencontre des hauts fonctionnaires ou des ministres le plus tôt possible pour assurer l'adoption de l'accord de l'OACI et de ses résolutions dans le domaine de la sûreté aérienne.
- il a souscrit à l'idée d'un examen du mandat et de la structure du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI;
- il a adhéré à l'idée d'un examen de l'annexe 17 à la Convention de Chicago pour resserrer les normes régissant la sûreté aérienne;
- il a appuyé les propositions voulant que l'OACI crée un programme mondial de surveillance de la sûreté aérienne.

Projet de loi S-33 – Loi modifiant la *Loi sur le transport aérien*

Le 31 décembre 2001, le gouvernement fédéral a adopté le projet de loi S-33, qui modifie la *Loi sur le transport aérien* en vue de permettre au Canada de ratifier la Convention de Montréal de 1999. La Convention de Montréal a pour but de regrouper et de moderniser en un seul instrument juridique le régime international de responsabilité des transporteurs aériens à l'égard du transport aérien international qui figure dans la Convention de Varsovie de 1929 et les divers protocoles qui la modifient, dont l'application au Canada est autorisée en vertu de la *Loi sur le transport aérien*.

La Convention de Varsovie est le système mondial de responsabilité civile qui limite la responsabilité des transporteurs aériens et les niveaux de dédommagement en cas de blessures ou de décès des passagers ainsi que de dégât, de retard ou de perte de bagages ou de marchandises au cours d'un transport aérien international. Lorsqu'elle aura été ratifiée par un quorum de 30 pays, cependant, la Convention de Montréal ne limitera pas forcément la responsabilité des transporteurs aériens, en particulier à l'égard de ses passagers internationaux, mais elle continuera de préserver l'universalité et certains autres aspects du système de Varsovie. Parmi les autres caractéristiques de la Convention de Montréal, mentionnons :

- les transporteurs aériens doivent maintenir une assurance suffisante pour couvrir leur éventuelle responsabilité;
- outre les fondements juridiques existants, des poursuites en dommages-intérêts résultant de la mort ou des blessures d'un passager peuvent être intentées dans le pays de résidence principale et permanente du passager sous réserve que le transporteur assure des vols à destination de ce pays;

- l'autorisation d'émettre des documents modernes et simplifiés comme des billets électroniques pour les passagers et des connaissements pour le fret aérien;
- il se peut que les transporteurs soient tenus par la loi d'un pays de verser des avances sans retard pour aider les personnes qui y ont droit à subvenir à leurs besoins économiques immédiats, dont le montant sera régi par les lois du pays en question et déductible du règlement final.

INITIATIVES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT À L'ISSUE DES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE POUR RÉGLER CERTAINES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ

Juste après les événements du 11 septembre, le gouvernement fédéral est intervenu sur plusieurs fronts pour faire face aux menaces réelles et potentielles planant sur la sécurité et la sûreté du public. Une liste des initiatives et des actions prises se retrouve au chapitre 4. Plusieurs de ces mesures font partie des initiatives de sûreté aérienne annoncées dans le budget fédéral le 10 décembre 2001, dont la valeur se chiffre à 2,2 milliards $. La pierre angulaire de ces initiatives est la création de la nouvelle Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), dont le but est d'améliorer la sûreté aérienne. On trouvera d'autres précisions sur cette initiative à l'annexe 10-1.

Depuis le 12 octobre 2001, le gouvernement a facilité l'accès d'Air Canada à l'aéroport national Reagan de Washington, D.C., en mettant des policiers armés de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à bord des vols à destination de cet aéroport. Dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté des voyageurs canadiens, et dans le cadre de l'engagement qu'il a pris d'améliorer la sécurité et la sûreté du réseau de transport aérien du Canada, le gouvernement a élargi son programme de policiers en civil armés à bord des aéronefs sur certains vols intérieurs et internationaux. Ce programme est même devenu un programme de sûreté permanent. L'ACSTA conclura une entente avec la GRC pour que celle-ci fournisse les policiers et leur dispense la formation nécessaire, en plus de surveiller la prestation des services. Avant même que l'ACSTA n'assume la responsabilité de ces fonctions, le gouvernement débloquera immédiatement des fonds pour mettre des policiers en civil armés à bord des aéronefs.

Compte tenu des coûts supplémentaires qui se rattachent au renforcement des mesures de sûreté après les événements du 11 septembre, le gouvernement s'est engagé à verser une contribution au titre des coûts de renforcement de la présence policière dans les principaux aéroports du pays. Le gouvernement a promis de verser jusqu'à 20 millions $ en 2001 pour une présence policière accrue et le renforcement de la sûreté aux aéroports.

Dans le cadre du budget fédéral du 10 décembre 2001, le gouvernement a annoncé qu'à compter du 1er avril 2002, toute personne qui achète un titre de transport par avion devra payer des redevances pour aider à défrayer les coûts de renforcement des mesures de sûreté. Le gouvernement pense en effet que le coût du renforcement des mesures de sûreté doit être assumé par ceux et celles qui en bénéficient directement.

Enfin, le gouvernement a présenté le projet de loi C-42, la *Loi sur la sécurité publique*, et le projet de loi C-44, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique*, afin de renforcer la sûreté publique. On trouvera d'autres précisions sur le projet de loi C-42 à l'annexe 10-2. Depuis l'adoption par les États-Unis de la *Aviation and Transportation Security Act*, les compagnies aériennes qui desservent les États-Unis doivent fournir des renseignements au commissaire des douanes sur les passagers et les membres d'équipage qui arrivent aux États-Unis. Pour s'assurer que les compagnies aériennes canadiennes se conforment à cette exigence, le gouvernement fédéral a adopté le projet de loi C-44 en décembre 2001 pour coïncider avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi américaine.

INITIATIVES DU GOUVERNEMENT RÉSULTANT DES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE POUR VENIR EN AIDE AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS ET RENFORCER LEUR POSITION

Le 22 septembre 2001, après l'annonce par les assureurs internationaux qu'ils n'offriraient plus les mêmes niveaux de responsabilité contre les risques de guerre, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il couvrirait à court terme l'assurance-responsabilité civile des pourvoyeurs de services aériens essentiels au Canada en cas d'acte de guerre et de terrorisme. De manière à ne pas causer d'interruption dans les services aériens, cette assurance à caractère indemnitaire s'applique aux transporteurs aériens du Canada, aux aéroports, à NAV Canada, à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et à d'autres pourvoyeurs de services essentiels aux aéroports, comme les manutentionnaires au sol et les ravitailleurs en carburant. Sans cette assurance à court terme, que le gouvernement fédéral continue d'offrir, l'industrie du transport aérien aurait dû mettre la clé sous la porte.

Lorsque Canada 3000 s'est heurtée à des difficultés financières à court terme dans les mois qui ont suivi le 11 septembre, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement verserait au transporteur une garantie d'emprunt, assortie de conditions très strictes, pour l'aider à surmonter ses problèmes de liquidités à court terme. Le gouvernement a dit très clairement à Canada 3000 qu'elle devait respecter certaines conditions préalables avant d'avoir droit à cette aide. L'une de ces conditions était que le transporteur devait démontrer qu'il pouvait retrouver sa rentabilité en soumettant un plan d'activités solide. Canada 3000 a conclu qu'elle n'avait pas de plan d'activités rentable et son conseil d'administration a pris la décision de déclarer faillite le 11 novembre 2001.

Avant la fin de l'année, le gouvernement fédéral a adopté le projet de loi C-38, qui vise à lever la limite de 15 % à la participation individuelle dans les intérêts d'Air Canada. Les dispositions du projet de loi visent à multiplier pour le secteur privé les possibilités d'investissement dans Air Canada, ce qui pourrait contribuer à assurer la réussite de la restructuration du transporteur. Grâce à ce changement d'ordre législatif, Air Canada sera traitée sur un pied d'égalité avec tous les autres transporteurs aériens du Canada sous l'angle des limites imposées à la participation et à la propriété étrangère. Même s'il n'y a pas de limite quant au nombre d'actions avec droit de vote qui peuvent être détenues par des citoyens canadiens, la limite de 25 % imposée au nombre d'actions avec droit de vote que peuvent détenir collectivement des citoyens non canadiens demeure.

AVIATION INTÉRIEURE

En 2001, quatre rapports ont été publiés au sujet des progrès de la restructuration de l'industrie du transport aérien amorcée en 1999.

Le projet de loi C-26 a établi le Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien en juillet 2000. Le mandat du commissaire est d'étudier les plaintes des consommateurs au sujet de tout transporteur opérant au Canada qui n'a pas répondu aux plaintes à la satisfaction du plaignant. Le premier rapport du commissaire aux plaintes au transport aérien a été publié le 29 mars 2001 et le deuxième, le 29 novembre 2001. Pour des précisions sur ces deux rapports, consulter le rapport annuel de l'Office des transports du Canada sur le site Web de l'Office à www.cta-otc.gc.ca.

L'observatrice de la transition vers la restructuration de l'industrie du transport aérien a elle aussi publié deux rapports. M^me^ Debra Ward a été nommée à ce poste en août 2000 et a reçu pour mandat d'analyser l'impact général de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les consommateurs, les communautés urbaines, rurales et éloignées, les agents de voyages et les aéroports, ainsi que sur les compagnies aériennes et leurs employés.

Son premier rapport provisoire, publié le 22 février 2001, contenait des observations sur la restructuration de l'industrie, son impact sur le tourisme et les règles régissant la propriété et le contrôle étrangers ainsi que le cabotage et leur impact sur la concurrence. Il recommandait également que les collectivités et les intervenants aient plus facilement accès aux données sur l'industrie du transport aérien.

Le deuxième rapport provisoire, publié le 10 septembre 2001, contenait des observations sur les enjeux émergents de l'industrie à ce moment, comme la concurrence, les services à la clientèle, les mesures de protection des consommateurs et la conjoncture du transport aérien international et intérieur. M^me^ Ward doit présenter son rapport final, contenant des recommandations, au ministre des Transports au cours de l'été 2002. (www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_aerien/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm)

Mme Ward a soulevé une question qui revêt une importance cruciale pour l'évaluation de la situation de l'industrie du transport aérien : la nécessité de données publiques plus détaillées, en particulier sur les prix et les niveaux de trafic. Pour répondre à ce besoin, le ministre a convoqué une conférence sur les données au mois de juin, laquelle a réuni les intervenants et d'autres organismes qui ont analysé les modalités de collecte, de distribution et d'analyse des renseignements nécessaires à l'évaluation, l'amélioration et la détermination des possibilités qui existent dans l'industrie du transport aérien.

Le constat qui s'est dégagé de cette conférence, c'est qu'il est impossible de se faire une représentation exacte et ponctuelle de l'industrie du transport aérien à partir des rapports actuels. Depuis 10 ans, l'industrie du transport aérien et les techniques d'établissement de rapports ont radicalement changé, et les rapports exigés aujourd'hui ne répondent plus aux besoins du gouvernement et d'autres intervenants. Afin de proposer un nouveau plan en 2002, le gouvernement poursuit ses consultations avec les intervenants. Parmi les éléments d'amélioration envisagés, mentionnons :

- la fourniture de données plus ponctuelles sur le trafic aux décisionnaires;
- l'allégement du fardeau des compagnies aériennes en ce qui concerne les rapports à présenter;
- la protection des informations commercialement sensibles;
- la divulgation au public des données de base sur les résultats des transporteurs dans leurs collectivités.

AVIATION INTERNATIONALE

Le 18 janvier 2001, le Canada et les États-Unis ont signé une nouvelle entente qui modernise le régime régissant les services de prédédouanement. Les services de prédédouanement américains (c.-à-d. douanes et immigration) sont actuellement offerts aux aéroports de Calgary, Edmonton, Montréal, Ottawa, Toronto, Vancouver et Winnipeg. Les passagers prédédouanés sont traités comme passagers intérieurs à leur arrivée aux États-Unis. Le prédédouanement autorise également les vols directs à destination des aéroports des États-Unis qui ne sont pas dotés de services de douanes et d'immigration.

L'autre avantage de la nouvelle entente est qu'elle permet le prédédouanement en transit, ce qui permet à des passagers internationaux en transit vers les États-Unis de ne pas se soumettre aux formalités des douanes et de l'immigration canadiennes et de passer directement aux formalités de prédédouanement des États-Unis. En réduisant deux étapes en une seule, cela permet aux compagnies aériennes participantes d'attirer un plus gros

volume de trafic international en transit et aux aéroports canadiens de devenir des portes d'entrée internationales plus rapides vers les États-Unis.

Les États-Unis ont accepté d'aménager des services de prédédouanement en transit à l'aéroport de Vancouver à titre de projet expérimental en juin 1997. En retour, le gouvernement canadien a accepté d'adopter une loi qui conférera aux agents américains de prédédouanement des pouvoirs d'inspection renforcés et une immunité. Le 17 juin 1999, la *Loi sur le précontrôle* a reçu la sanction royale. En vertu de cette loi, les inspecteurs à la frontière américaine peuvent administrer, dans les limites d'une zone de prédédouanement désignée d'un aéroport, certaines lois américaines ayant trait aux douanes, à l'immigration, à la santé publique, à l'inspection des aliments de même qu'à la protection des végétaux et à la santé des animaux. Il faut préciser toutefois que les questions criminelles continuent de relever du Canada. En outre, l'application des lois de précontrôle est assujettie au droit canadien, notamment à la *Charte canadienne des droits et libertés*, à la *Déclaration canadienne des droits* et à la *Loi canadienne sur les droits de la personne.*

PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

Air Canada est demeuré le plus important transporteur du pays en 2001. Avec ses filiales et ses partenaires intérieurs avec lesquels il a un partage de code[8] (voir tableau 10-12), Air Canada offre un réseau complet de vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Le réseau d'Air Canada a été nettement élargi du fait de l'adhésion du transporteur à Star Alliance™. Cette alliance et d'autres grandes alliances mondiales de transporteurs internationaux autorisent, grâce à un partage des codes , les vols en « continu » avec un seul billet, même si un passager utilise plus d'un membre de l'alliance pour effectuer son itinéraire de voyage. (Voir tableau 10-13 pour d'autres précisions sur les alliances mondiales.)

TABLEAU 10-12 : PARTENAIRES INTÉRIEURS D'AIR CANADA ASSUJETTIS À UN RÉGIME DE PARTAGE DE CODES AU 31 DÉCEMBRE 2001

Filiale à 100 %	*Autres partenaires*
Air Canada Régional[1]	Air Creebec
	Air Georgian
	Aviation Québec-Labrador
	Bearskin Airlines
	Calm Air
	Central Mountain Air
	InterProvincial
	Labrador Airways
	NWT Air[2]

1 AirBC, Air Nova, Air Ontario et Canadien Régional sont en voie de fusionner avec Air Canada Régional.
2 Propriété de First Air.

Source : Air Canada

TABLEAU 10-13 : ALLIANCES MONDIALES DE TRANSPORTEURS AÉRIENS, 2001

STAR	**Oneworld**	**Wings**	**SkyTeam**
Air Canada	Aer Lingus	Continental Airlines	AeroMexico
Air New Zealand	American Airlines	Kenya Airways	Air France
All Nippon Airways	British Airways	KLM Royal Dutch Airlines	Delta Airlines
Ansett Australia	Cathay Pacific Airlines		Korean Airlines
Austrian Airlines	Finnair	KLM UK	Czech Airlines
British Midland	Iberia	Northwest Airlines	Alitalia
Lufthansa	LanChile		
Mexicana Airlines	Qantas		
SAS Scandinavian Air System			
Singapore Airlines			
Thai Airways International			
United Airlines			
VARIG			
Compagnies associées :	**Compagnies associées :**	**Compagnies associées :**	**Compagnies associées :**
	Air Pacific	Air China	
	Japan Airlines	Japan Air System	
	Sabena	Malaysia Airlines	
	Swissair		

Note : Braathens a été achetée par SAS Scandinavian en décembre 2001.

Source : Sites Web des alliances, Airline Business Monthly Publication

Air Canada a assuré des services aériens transnationaux en concurrence avec WestJet et Canada 3000. Plusieurs voyagistes ont également offert des vols intérieurs long-courriers, en concurrence directe avec Air Canada, mais à titre saisonnier sur des vols affrétés exploités par Air Transat et SkyService. Canada 3000, WestJet et les voyagistes ont souvent offert les meilleurs prix pour les vols long-courriers[9]. Leur présence a en quelque sorte contrôlé les prix des billets d'avion dans leurs catégories de services, en particulier pour les vols long-courriers à destination de l'Ouest en provenance du centre du Canada.

WestJet a pris de l'expansion en augmentant la fréquence de ses vols et sa capacité et en élargissant son réseau en 2001. Créée en 1996, WestJet a pris livraison de deux des cinq Boeing 737-700 de 140 sièges de la nouvelle génération, ce qui porte sa flotte à 25 appareils. WestJet utilise exclusivement des Boeing 737, et les plus récentes acquisitions, qui ont un rayon d'action transcontinental, ont été mises en service sur les vols directs sans escale entre l'Ouest et le centre du Canada. Au total, WestJet offre des vols à bas prix à destination de

8 Selon le principe du partage de codes, une compagnie aérienne peut vendre des sièges à bord d'un vol d'une autre compagnie. Dans le contexte international, une compagnie aérienne peut vendre des services de transport dans le réseau des partenaires avec qui elle partage des codes de vol. En coordonnant leurs stratégies de marketing, les partenaires d'une alliance peuvent également fournir au consommateur un produit combiné comportant à la fois un service d'enregistrement commun, des correspondances mieux coordonnées et le transfert prioritaire des bagages.

9 Les transporteurs affrétés fonctionnent selon un mode saisonnier bien distinct. L'hiver, leurs vols relient les grands centres du Canada aux destinations soleil que sont la Floride, le Mexique et les Caraïbes, alors que l'été, leurs vols sont principalement assurés entre le Canada et l'Europe. Cela reflète la tendance des voyages d'agrément durant ces saisons.

15 villes canadiennes : Victoria, Vancouver, Abbotsford/ Fraser Valley, Prince George, Kelowna, Calgary, Edmonton, Grande Prairie, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Thunder Bay, Hamilton, Ottawa et Moncton.

Par opposition, Canada 3000 a pris de l'expansion au moyen d'acquisitions et de fusions par l'entremise de sa société mère, Canada 3000 Inc. Canada 3000 Inc. a commencé par se porter acquéreur de Royal Aviation avant de fusionner ses opérations avec celles de sa division d'exploitation, Canada 3000 Airlines. Canada 3000 Inc. a ensuite fait l'acquisition de CanJet, qui avait commencé à offrir des vols en septembre 2000 avec six Boeing 737-200 de 120 sièges à destination de villes du centre et de l'Est du Canada (Winnipeg, Toronto [aérogare III de Pearson], Ottawa, Montréal (Dorval), Halifax et St. John's). Au mois de juin, Canada 3000 était le deuxième transporteur canadien en importance offrant des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

First Air et Air NorTerra, qui sont tous deux partenaires commerciaux du réseau d'Air Canada, offrent des services aériens réguliers à destination des communautés du Grand Nord canadien.

Les tableaux 10-14 et 10-15 illustrent les parts du marché d'Air Canada et des autres exploitants canadiens de services aériens sur les marchés intérieur et international du Canada durant le mois de décembre de l'an 2000 et 2001.

TABLEAU 10-14 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 2000

Marchés intérieurs	*Inter-continental*	*Ouest du Canada*	*Est du Canada*	*Nord du Canada*	*Total intérieur*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	63 508	22 723	32 394	4 057	122 682
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	87	61	74	33[1]	77
WestJet	2	33	2	0	8
CanJet	2	0	7	0	3
Royal Airlines	3	0	8	0	4
Canada 3000	5	2	3	0	4
Air Transat	2	0	1	0	1
First Air	0	0	1	20	1
Autres	0	4	4	48	3

Marchés internationaux	*Trans-frontalier*	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total inter-national*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	136 169	116 207	75 279	43 970	371 625
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	47	52	55	21	47
Compagnies étrangères	41	41	42	14	38
Compagnies d'affrètement	11	6	3	65	15

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme des pourcentages ne donne pas 100 %.
1 Les vols indiqués ici sont exploités par NWT Air pour le compte d'Air Canada. NWT Air appartient à First Air, qui exploite ces vols sous son propre code.

Source : Horaires publiés des compagnies aériennes et données historiques

Le tableau 10-16 illustre les flottes d'un certain nombre de grandes compagnies aériennes canadiennes.

Un certain nombre de transporteurs aériens agissant pour le compte de compagnies de messageries ont offert des vols tout-cargo, notamment Kelowna Flightcraft,

TABLEAU 10-15 : PARTS DE LA CAPACITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES, DÉCEMBRE 2001

Marchés intérieurs	*Inter-continental*	*Ouest du Canada*	*Est du Canada*	*Nord du Canada*	*Total intérieur*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	55 334	21 634	24 667	3 430	105 065
Pourcentage des parts					
Air Canada et ses filiales	90	51	87	20	79
WestJet	8	46	6	0	15
Air Transat	2	0	0	0	1
First Air	0	0	2	41	2
Air NorTerra	0	0	0	30	1
Autres	0	4	5	9	2

Marchés internationaux	*Trans-frontalier*	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total inter-national*
Sièges-kilomètres quotidiens moyens (milliers)	107 520	99 187	84 887	28 566	320 160
Pourcentage des parts					
Air Canada	54	50	55	38	51
Compagnies étrangères	44	44	45	19	42
Compagnies d'affrètement	3	6	0	44	7

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que la somme des pourcentages ne donne pas 100 %. Parts de marchés internationaux basées sur la capacité en décembre 2001 pour les vols réguliers et sur les données annuelles de 1999 pour les vols d'affrètement.

Source : Horaires publiés des compagnies aériennes et les données origine-destination des vols nolisés de Statistique Canada

TABLEAU 10-16 : AÉRONEFS DE CERTAINS TRANSPORTEURS CANADIENS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES PASSAGERS

Transporteur	*À fuselage large*	*À fuselage étroit*	*À hélices*	*Total*
Air Canada	75	142	0	217
Air Canada Régional[1]	0	35	93	128
Autres partenaires d'Air Canada :				
Calm Air International	0	0	11	11
Air Georgian/Ontario Regional	0	0	13	13
Central Mountain Air	0	0	12	12
Air NorTerra/Canadian North	0	5	0	5
Air Transat	19	4	0	23
First Air	0	7	19	26
SkyService Airlines Inc.	0	18	0	18
WestJet	0	28	0	28
Total	**94**	**239**	**148**	**481**

1 Comprend les anciens affiliés d'Air Canada: AirBC, Air Nova, Air Ontario et Canadien Régional.

Source : Base de données sur les flottes de BACK/Lundkvist et sites Web des transporteurs au 31 décembre 2001

TABLEAU 10-17 : TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS DE FRET

Exploitant	*Compagnie de messageries/tout-cargo*
Kelowna Flightcraft	Purolator/FedEx
All-Canada Express	BAX/UPS/Canada 3000
Canada 3000 Cargo	Canada 3000
Morningstar	FedEx
Knighthawk Air Express	FedEx/Purolator
ICC Canada	Emery
First Air	First Air/Canada Post

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

All Canada Express, Morningstar, Royal Cargo, Winnport, ICC Canada, First Air, Ryan Air, FedEX et UPS. Le tableau 10-17 énumère les transporteurs aériens canadiens et les compagnies de messageries ayant leur siège aux États-Unis pour le compte desquelles ils ont exploité des vols aériens tout-cargo.

Le tableau 10-18 illustre les licences détenues au Canada en 2001, et également le nombre de transporteurs américains et étrangers autorisés à exploiter des vols réguliers et affrétés à destination ou en provenance du Canada. Les tableaux 10-19 et 10-20 donnent un résumé des licences et des permis du personnel.

TABLEAU 10-18 : LICENCES DÉTENUES AU 31 DÉCEMBRE 2001

	Canadiens				*Autres*	
Type de licence	*Petits*	*Moyens*	*Grands*	*Tout-cargo*	*Amér.*	*Étrangers*
Intérieure	856	20	11	32	-	-
Internationale						
Régulier	14	26	75	5	46	59
À la demande	420	18	10	24	737	87
Total par type	1 290	64	96	61		
Total canadien	1 511					
Total américain					783	
Total autres compagnies étrangères						146

Note : Représente les licences et non le nombre de transporteurs; il se peut par exemple qu'un transporteur soit titulaire de licences multiples.

Source : Office des transports du Canada

TABLEAU 10-19 : RÉSUMÉ DES LICENCES ET DES PERMIS DU PERSONNEL EN DÉCEMBRE 2001

	En vigueur	*Délivrés en 2001*	*Hommes*	*Femmes*
Avions				
Pilote privé	31 174	3 033	29 344	1 830
Pilote professionnel	9 348	1 356	8 730	618
Pilote de ligne	11 099	537	10 731	368
Total	51 621	4 926	48 805	2 816
Hélicoptères				
Pilote privé	437	47	422	15
Pilote professionnel	2 789	237	2 718	71
Pilote de ligne	756	54	743	13
Total	3 982	338	3 883	99
Permis				
Pilote de planeur	6 104	426	5 379	725
Pilote d'autogire	33	1	32	1
Pilote de ballon	275	10	254	21
Pilote d'ultra-léger	2 561	186	2 483	78
Pilote de loisir	1 182	186	1 108	74
Total	10 155	809	9 256	899
Autres licences				
Mécanicien navigant	528	14	517	11
Contrôleur de la circ. aérienne	1 992	85	1 840	152
Total	2 520	99	2 357	163
Nombre total de licences et permis	**68 278**	**6 172**	**64 301**	**3 977**

Source : Transports Canada, Sûreté et sécurité

SERVICES AÉRIENS RÉGIONAUX ET LOCAUX

En 2000 et 2001, Air Canada a fusionné les services de ses filiales régionales, à savoir Air Nova, Air Ontario, AirBC et Canadien Régional, en une seule entité sous la raison sociale d'Air Canada Régional, dont le siège social est à Halifax et dont l'aéroport pivot dans l'Ouest est Calgary. Cette filiale a donné de l'expansion aux services aériens régionaux et locaux d'Air Canada avec au total 133 aéronefs et 4 900 employés.

Les transporteurs qui ne sont pas affiliés à Air Canada ont évité de livrer une concurrence directe à la filiale régionale du transporteur national. Cela s'est soldé par très peu de recoupements entre leurs services et les services assurés par le réseau d'Air Canada. Les transporteurs indépendants prédominent essentiellement dans le Nord de Terre-Neuve ainsi que dans le centre et

TABLEAU 10-20 : LICENCES ET PERMIS DU PERSONNEL, PAR PROVINCE, EN DÉCEMBRE 2001

	Nombre de licences	*Pourcentage du total*
Colombie-Britannique	14 331	18,7
Alberta	10 267	13,4
Saskatchewan	2 955	3,9
Manitoba	3 784	4,9
Ontario	26 329	34,3
Québec	13 489	17,6
Nouveau-Brunswick	1 183	1,5
Nouvelle-Écosse	2 102	2,7
Île-du-Prince-Édouard	185	0,2
Terre-Neuve	1 243	1,6
Yukon	347	0,5
Territoires du Nord-Ouest	482	0,6
Canada	**76 697**	**100**

Note : Les permis d'élève-pilote sont inclus dans les statistiques provinciales.

Source : Transports Canada, Sûreté et sécurité

TABLEAU 10-21 : EXPLOITANTS DE SERVICES LOCAUX QUI OFFRAIENT DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS AU 31 DÉCEMBRE 2001

Compagnie aérienne	*Bases principales*
Air Creebec	Montréal, Timmins et Val d'Or
Air North	Whitehorse
Air Tindi Ltd.	Yellowknife
Aklak Air	Inuvik
Aviation Québec-Labrador	Sept-Îles
Bearskin Airlines	Sudbury et Thunder Bay
Buffalo Airways Ltd.	Yellowknife
Calm Air International Ltd.	Thompson, Rankin Inlet et Winnipeg
Harbour Air Ltd.	Vancouver Harbour
Hawkair	Terrace
Helijet Airways	Port de Victoria et port de Vancouver
K.D. Air	Vancouver
Keewatin Air Limited	Rankin Inlet et Churchill
Kenn Borek Air	Iqaluit et Resolute
Keystone Air Service	Winnipeg
Labrador Airways	Goose Bay et St. John's
Nakina Air Service Ltd.	Thunder Bay
North Vancouver Air	Vancouver
Northwestern Air Lease Ltd.	Yellowknife
North-Wright Airways Ltd.	Norman Wells
Pacific Coastal Airlines Limited	Vancouver
Peace Air	Edmonton
Perimeter Airlines	Winnipeg
Provincial Airlines	Goose Bay et St. John's
Skyward Aviation Ltd.	Rankin Inlet et Thompson
Transwest Air	Saskatoon
Trillium Air	Kitchener
West Coast Air	Vancouver Harbour

Source : Official Airline Guide

l'Ouest du Canada. Le tableau 10-21 donne la liste d'un certain nombre de compagnies aériennes indépendantes et de leurs principales bases d'exploitation.

AVIATION GÉNÉRALE

L'aviation générale représente près de la moitié de tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports contrôlés, même si une bonne part des activités en 2001 se sont déroulées dans des aéroports non contrôlés. Les vols récréatifs sous leurs diverses formes ont constitué le gros des activités de l'aviation générale, nécessitant près des deux tiers des pilotes du Canada et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2001. C'est également le segment le plus important des activités de l'aviation civile au Canada. Le tableau 10-22 et la figure 10-7 fournissent des précisions sur l'aviation de loisir.

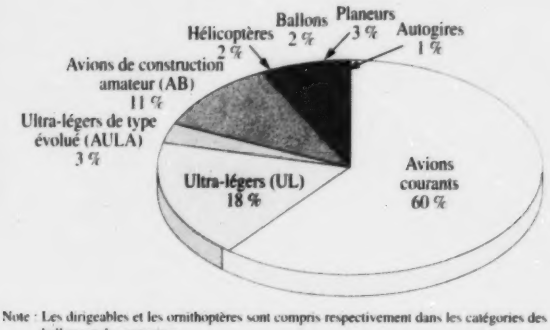
TABLEAU 10-22 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2001

Type d'aéronef	*Nombre total d'aéronefs*
Avions courants	13 350
Ultra-légers (UL)	3 932
Ultra-légers de type évolué (AULA)	652
Avions de construction amateur (AB)	2 362
Hélicoptères	419
Ballons[1]	452
Planeurs	613
Autogires[2]	191
Nombre total d'avions privés immatriculés	**21 971**

1 Ce qui comprend les dirigeables.
2 Ce qui comprend les ornithoptères.

Source : Registre canadien des aéronefs civils

FIGURE 10-7 : PROFIL DE LA FLOTTE D'AÉRONEFS DE LOISIR AU 31 DÉCEMBRE 2001



Note : Les dirigeables et les ornithoptères sont compris respectivement dans les catégories des ballons et des autogires.

Source : Registre canadien des aéronefs civils

Les services aériens spécialisés regroupent divers types d'activités aériennes qui ont un dénominateur commun, celui de n'offrir aucun service de transport de passagers ou de marchandises entre deux points. Font partie de ce secteur l'entraînement au pilotage, le parachutisme, le remorquage de planeurs, la lutte aérienne contre les feux de forêt et la lutte contre les incendies, les travaux d'inspection et de construction par aéronef, la photographie aérienne et les levés aériens, la publicité aérienne, les services météorologiques, la pulvérisation agricole et le débusquage par hélicoptère. On trouve également dans cette catégorie les services d'aéroglisseur. Même si certaines compagnies d'importance prennent part à ces activités spécialisées (p. ex. Canadian Helicopters), la majorité des entreprises de ce secteur sont de petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

Le secteur de l'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2001 grâce à la « propriété fractionnée », phénomène en vertu duquel des particuliers ou des entreprises qui ne feraient pas seuls l'acquisition d'un appareil en partagent un, en vendant des unités de temps de vol. Au Canada, les programmes de propriété fractionnée sont réglementés au même titre que les activités aériennes commerciales.

ANNEXE 10-1

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

1. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) sera une entité fédérale relevant du ministre des Transports qui sera responsable de la prestation de services uniformes, efficaces et hautement professionnels respectant les normes établies par la réglementation fédérale.
2. L'ACSTA sera responsable des contrôles de préembarquement aux aéroports, selon les normes de rendement nationales. Moyennant l'aide d'un effectif stable et qualifié, elle veillera à l'uniformisation et à l'efficacité des services de contrôle à l'échelle du pays. Elle adoptera également des mécanismes détaillés d'assurance de la qualité pour appuyer son objectif premier qui est d'assurer des contrôles de sûreté accrus et efficients. Les uniformes du personnel et la signalisation de l'ACSTA à l'échelle du pays seront une indication claire et visible des services offerts.
3. L'ACSTA sera chargée de certifier et de faire subir des examens à tous les agents de sûreté responsables de la prestation des services de contrôle. Elle certifiera ces agents sur la base de nouvelles normes de formation de sûreté en conformité avec les exigences réglementaires accrues de Transports Canada.
4. L'ACSTA établira les conditions d'emploi de ses propres employés et des employés à contrat. Ces conditions comprendront des normes de rendement convenables, des taux de rémunération minimums et des heures de service maximums.
5. L'ACSTA devra acquérir, déployer et entretenir des équipements de contrôle afin de fournir des services intégrés et cohérents.
6. L'ACSTA sera responsable des programmes de présence policière accrue aux aéroports et de policiers armés à bord des aéronefs.
7. Transports Canada continuera d'établir les normes et les règlements régissant la prestation des services de sûreté aérienne et de surveiller la conformité.

ANNEXE 10-2

PROJET DE LOI C-42 – *LOI SUR LA SÉCURITÉ PUBLIQUE*

Le projet de loi C-42 est le deuxième projet de loi omnibus[1] présenté par le gouvernement fédéral. Il vise 20 lois du Parlement. Bon nombre des modifications proposées étaient déjà en cours d'élaboration avant le 11 septembre 2001, dans le cadre des efforts continus déployés par le gouvernement pour revoir et moderniser ses textes législatifs. Un examen de la *Loi sur l'aéronautique* était déjà en cours et on avait même tenu des consultations publiques à ce sujet. La *Loi sur l'aéronautique* a été modifiée pour éclaircir, actualiser et élargir les pouvoirs existants en matière de sûreté aérienne. Parmi les pouvoirs existants conférés par cette loi qui ont été éclaircis, mentionnons :

- le pouvoir d'établir des règlements au sujet des zones réglementées dans les aéroports;
- le contrôle des gens qui pénètrent dans des zones réglementées;
- les prescriptions de sûreté visant la conception ou la construction des aéronefs, des aéroports et d'autres installations aéronautiques.

Ces modifications visent à prévenir les incidents mettant en cause des passagers turbulents, que l'on connaît couramment sous l'appellation de « rage de l'air », en établissant que les gestes qui compromettent la sécurité ou la sûreté d'un vol ou des personnes à bord d'un aéronef sont des infractions. Déranger les membres d'équipage ou d'autres personnes après avoir reçu des directives des membres d'équipage est au nombre de ces gestes. Compte tenu de cette modification, quiconque commet une infraction est passible d'une amende maximale de 100 000 $ ou d'une peine d'emprisonnement d'au plus cinq ans, ou des deux.

Les modifications élargissent également certains pouvoirs de réglementation, notamment la réglementation au sujet des zones réglementées. Les modifications permettront de prendre des règlements pour établir des zones réglementées à l'intérieur des aéronefs, des aéroports et d'autres installations aéronautiques comme les tours de contrôle de la circulation aérienne. Les modifications renforceront également la réglementation régissant les autorisations de sécurité, en obligeant par exemple les pilotes d'avion d'épandage à obtenir des autorisations de sécurité. En outre, les modifications resserreront les règlements régissant le contrôle des personnes qui pénètrent dans une zone réglementée. Cela a pour objet de permettre ou d'exiger le contrôle des personnes qui entrent dans une zone réglementée, même celles qui ont déjà obtenu des autorisations de sécurité ou qui sont titulaires d'un laissez-passer de zone réglementée.

L'intention de toutes ces modifications est de renforcer l'aptitude du gouvernement et de l'industrie aérienne à offrir un milieu sécuritaire et sûr.

Les modifications sont une autre phase du processus de renforcement du régime de sûreté aérienne afin de respecter les exigences d'après le 11 septembre.

Quantité d'éléments du projet de loi C-42 n'ont aucun rapport avec les transports, mais contribuent néanmoins à assurer la sécurité et la sûreté nationales. Le projet de loi découragera les canulars irresponsables qui mettent en danger le public ou qui augmentent l'anxiété du public. Parmi ces canulars, mentionnons l'imitation d'agents biologiques ou de toxines (comme le virus du charbon), de substances chimiques toxiques et de substances radioactives. La peine maximale infligée en cas de canular dépendra de la gravité de l'infraction et pourra aller de 18 mois pour une déclaration de culpabilité par procédure sommaire à 10 ans pour une condamnation pour acte criminel.

Le projet de loi C-42 fixera également des contrôles plus serrés au sujet des explosifs et des substances dangereuses en donnant plus de pouvoirs au gouvernement pour réglementer l'achat et l'exportation d'explosifs et leur transport au Canada. Il accélérera également l'adoption des diverses modifications déjà apportées à la *Loi sur l'immigration*, afin de respecter certaines priorités – par exemple, refuser l'accès des terroristes au régime de détermination du statut de réfugié au lieu d'attendre qu'un règlement ne soit adopté en vertu de la récente loi-cadre que contient le projet de loi C-11. De plus, le projet de loi C-42 :

- prévoit le contrôle des exportations et des transferts de technologies;
- empêche l'utilisation interdite ou l'obstruction des systèmes informatiques du ministère de la Défense;
- décourage la prolifération des armes biologiques par l'adoption de la *Loi de mise en œuvre de la convention sur les armes biologiques ou à toxines*.

Les modifications que contient le projet de loi C-42 confèreront également au gouvernement le pouvoir de prendre certains arrêtés d'urgence dans des situations extraordinaires, où ceux-ci sont indispensables à la sécurité ou à la sûreté. Ces arrêtés d'urgence n'ont pas pour effet de contourner ou de saper le processus réglementaire. Ils ne seront pris que dans des situations bien particulières, notamment :

- lorsque la santé, la sécurité, la sûreté ou l'environnement sont sérieusement menacés ou courent de grands risques (directs ou indirects);
- lorsqu'il n'existe pas de règlement pour faire face à la menace, ou que les règlements sont insuffisants;
- lorsqu'il faut prendre des mesures immédiates.

Plusieurs dispositions garantissent un niveau de contrôle important. Par exemple, l'arrêté d'urgence doit fait l'objet d'un examen judiciaire, n'est valable que pour un an et peut être révoqué à tout moment. La *Loi sur la sécurité publique* contient un ensemble de mesures législatives dont le but est de protéger les Canadiens contre le terrorisme.

Les modifications que contient le projet de loi C-42 traitent également de la question des renseignements sur les passagers que l'on peut exiger, au Canada comme à l'étranger, dans l'intérêt de la sûreté des transports. Les modifications autoriseront l'établissement de règlements permettant au gouvernement d'exiger des transporteurs aériens et des exploitants de systèmes de réservation de fournir des renseignements de base sur certains passagers, tout en respectant le droit de ces passagers à la protection des renseignements personnels. Les modifications permettront également aux transporteurs aériens, sous réserve de certains règlements, de divulguer des données sur certains passagers et membres d'équipage à un gouvernement étranger, lorsque les lois de ce pays exigent de tels renseignements.

D'autres modifications apportées à la suite des événements du 11 septembre renforcent dans diverses lois la capacité du Canada à faire face aux menaces qui planent sur la sûreté et à intervenir rapidement et efficacement en cas de problème de sûreté.

1 Le projet de loi C-36 a été présenté en octobre 2001 dans le cadre de la législation antiterroriste du gouvernement.

TRANSPORT DES MARCHANDISES 11

Les dépenses de transport des marchandises augmentent et diminuent parallèlement à l'économie. Les volumes de marchandises transportées sont un baromètre de la production.

Les chapitres précédents permettent de se faire une idée des changements qui ont permis de cerner les besoins de transport des marchandises. Ce chapitre étudie le transport des marchandises, à la fois à l'échelle intérieure et internationale, et démontre l'usage qui est fait de chaque mode de transport.

TRANSPORT FERROVIAIRE

La production des compagnies de chemin de fer canadiennes a augmenté de 1999 à 2000. Le CN a déclaré 166 milliards de tonnes-kilomètres payantes, soit une hausse de 4,8 % par rapport à 1999, alors que le CP a déclaré 125 milliards de tonnes-kilomètres payantes, soit une hausse de 11,2 %. Les transporteurs de classe II (compagnies régionales et d'intérêt local) ont déclaré leur plus haut niveau de production jusqu'ici, soit 30 milliards de tonnes-kilomètres payantes confondues, ce qui représente une hausse de 9 % par rapport à 1999.

En 2000, les compagnies de chemin de fer de classe II ont transbordé 16,2 millions de tonnes de trafic au CN et au CP et ont reçu 9,2 millions de tonnes de ces transporteurs de classe I. Les compagnies de chemin de fer de classe II ont transporté 17,4 % des 177,5 millions de tonnes de trafic qui avaient pour origine des chemins de fer canadiens.

D'après les données de trois trimestres de 2001, on peut s'attendre à ce que les résultats des opérations canadiennes du CN et du CP soient analogues à ceux de 2000. Le CN devrait enregistrer 158,1 milliards de tonnes-kilomètres payantes et le CP, 125,0 milliards de tonnes-kilomètres payantes. Pour ce qui est de leurs réseaux (opérations canadiennes et américaines), le CN devrait enregistrer une légère hausse, à 220 milliards de tonnes-kilomètres, alors que le CP devrait rester au même niveau, à 161 milliards de tonnes-kilomètres.

SERVICES FERROVIAIRES TRANSFRONTALIERS APRÈS LE 11 SEPTEMBRE 2001

Les services ferroviaires transfrontaliers n'ont pas subi d'interruptions ni de longs retards à la frontière après les attaques du 11 septembre contre les États-Unis. L'échange électronique de données sur le trafic ferroviaire se fait avant l'arrivée des trains aux postes frontaliers. Un tel avantage explique sans doute le flux ininterrompu du trafic transfrontalier et également la légère hausse des échanges commerciaux ferroviaires entre le Canada et les États-Unis qu'on a pu observer entre octobre et novembre 2001 par rapport à 2000.

TRAFIC FERROVIAIRE – COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

EXPORTATIONS

Le tonnage des exportations transportées par chemin de fer a augmenté de 7,9 % en 2000 par rapport à 1999, pour atteindre 63,7 millions de tonnes. Il a ensuite chuté en 2001 pour se rapprocher des valeurs de 1999. Le volume de charbon a pratiquement triplé entre 1999 et 2000, et il a poursuivi sa tendance à la hausse, atteignant près de 1,4 million de tonnes en 2001. Les produits forestiers ont représenté la plus grande part du tonnage des exportations, avoisinant 35,7 % des exportations totales depuis deux ans.

Sur le plan de la valeur, ce sont les produits automobiles qui ont continué de dominer, avec en moyenne 54 % du trafic ferroviaire d'exportation en 2000 et 2001. Ils ont été suivis par les produits forestiers, avec une part moyenne de 21 %.

L'Ontario a été la province qui a le plus contribué au volume des exportations ferroviaires, étant la province d'origine d'environ 29 % des exportations en 2000 et 2001. Le Québec et la Colombie-Britannique ont été les autres principales provinces d'origine, chacune comptant pour environ 17 %.

Le tableau 11-1 compare les exportations par chemin de fer de différents produits entre 1999 et 2001.

TABLEAU 11-1 : EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS FERROVIAIRES PAR PRODUIT, 1999 – 2001

	Exportations			Importations		
	Tonnage 1999	*Tonnage 2000*	*Tonnage 2001*	*Tonnage 1999*	*Tonnage 2000*	*Tonnage 2001*
Produits agricoles et alimentaires	1 388 704	1 571 531	1 589 219	2 009 998	2 190 073	3 130 326
Produits automobiles	2 694 592	2 892 155	2 644 597	1 168 327	1 219 610	1 101 170
Produits chimiques	8 868 838	9 148 159	8 788 277	4 440 485	4 651 126	4 883 585
Charbon	409 384	1 216 298	1 563 035	160 102	151 263	100 325
Engrais	7 955 019	8 559 002	7 958 324	69 036	85 335	52 831
Produits forestiers	21 113 878	22 548 950	23 434 005	1 061 895	2 208 531	1 177 736
Céréales	4 407 870	4 522 346	5 512 321	453 152	649 458	1 856 825
Minerai de fer	50 874	52 027	140 145	356 090	488 224	1 382 454
Métaux	3 484 761	3 941 446	3 881 323	1 395 160	1 409 508	1 260 443
Produits non métalliques	1 308 542	2 090 876	1 986 335	1 491 536	1 747 266	1 908 503
Minerais et produits miniers	3 954 885	3 395 330	3 310 219	2 161 966	2 305 018	2 498 818
Produits pétroliers	3 373 409	3 751 871	4 143 980	406 824	518 294	591 853
Total	**59 010 756**	**63 689 991**	**64 951 780**	**15 174 571**	**17 623 706**	**19 944 869**

Source : Statistique Canada, Division du commerce international

IMPORTATIONS

Entre 1999 et 2001, les importations par chemin de fer ont augmenté de 31 % sur le plan du tonnage pour passer à 19,9 millions de tonnes, et également de 7,6 % sur le plan de la valeur, pour atteindre 18,1 milliards $.

Les importations de céréales ont plus que triplé de volume entre 1999 et 2001, devenant ainsi l'un des dix principaux produits importés en 2001. Parmi les autres principaux produits, mentionnons les produits chimiques, les minerais et les produits miniers, et les autres produits agricoles et alimentaires.

Sur le plan de la valeur, les produits automobiles dominent la scène, totalisant près de 53 % du total des importations. Les métaux et les produits chimiques représentent également une part importante des importations sur le plan de la valeur, puisqu'ils ont représenté 30 % de la valeur totale des importations en 2001. Les produits céréaliers, qui ont plus que doublé entre 1999 et 2001, ont connu la plus forte hausse en termes de valeur des importations.

Près des trois quarts des importations ont été dédouanées en Ontario (67,5 %) en 2001, et c'est cette province, ainsi que l'Alberta, qui ont le plus contribué à la croissance des importations entre 1999 et 2001.

Le tableau 11-1 compare les importations par chemin de fer de différents produits entre 1999 et 2001.

POSTES FRONTALIERS

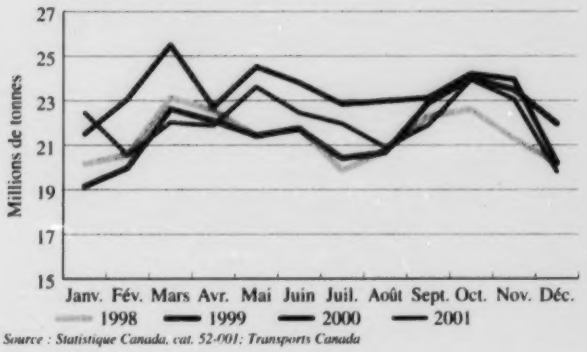
Sur le plan du tonnage, c'est Sarnia (Ontario) qui demeure le premier poste frontalier des échanges commerciaux ferroviaires avec les États-Unis, représentant en moyenne 22 % du tonnage total chaque année. Fort Frances et Windsor, tous deux situés en Ontario, sont parmi les autres principaux postes frontaliers, avec 28 % du tonnage global. Parmi les principaux produits qui ont franchi ces postes frontaliers, il faut mentionner les produits forestiers, les engrais, les produits chimiques, les céréales et les produits automobiles.

TRAFIC FERROVIAIRE – ENVOIS MENSUELS PAR WAGONS COMPLETS

En 2001, les envois annuels par wagons complets ont chuté de 4,3 %, à 262 millions de tonnes. La même tendance avait été enregistrée en 2000. Les volumes ont généralement été plus élevés dans l'Ouest du Canada, avec 145 millions de tonnes, que dans l'Est, où ils se sont chiffrés à 117 millions de tonnes. Parmi les principaux produits chargés dans l'Ouest, il faut mentionner les céréales, le charbon et les engrais, tandis que les minerais et les produits miniers, les produits forestiers et les expéditions intermodales ont dominé dans l'Est.

La figure 11-1 illustre les envois mensuels par wagons complets entre 1998 et 2001.

FIGURE 11-1 : TOTAL DES ENVOIS MENSUELS PAR WAGONS COMPLETS, 1998 – 2001



Source : Statistique Canada, cat. 52-001; Transports Canada

TRAFIC FERROVIAIRE – PRODUITS

Le tableau 11-2 compare les envois mensuels par wagons complets de différents produits en 2000 et 2001.

TABLEAU 11-2 : TOTAL DES ENVOIS MENSUELS PAR WAGONS COMPLETS PAR PRODUIT, 2000 – 2001

Produits	*2000* (Tonnes)	*2001* (Tonnes)
Produits automobiles	5 073 068	4 870 733
Produits chimiques	14 488 072	14 226 207
Charbon	40 597 411	40 808 951
Engrais	27 150 919	24 461 403
Céréales	30 853 035	30 353 969
Intermodaux	21 926 361	22 600 530
Minerai et concentrés de fer	38 964 148	30 623 518
Métaux	9 258 163	9 226 016
Divers	1 846 575	1 825 369
Produits forestiers non transformés	16 615 465	16 074 517
Minerais et produits miniers	24 533 257	24 231 866
Autres produits agricoles et alimentaires	7 660 417	6 996 219
Produits forestiers transformés	23 735 446	23 911 112
Produits pétroliers raffinés	11 340 299	12 012 881
Sous-total	274 042 636	262 223 291
Trafic originant des États-Unis	24 082 646	28 671 288
Total	**298 125 246**	**290 894 579**

Source : Statistique Canada, cat. 52-001; Transports Canada

CÉRÉALES

À 30,3 millions de tonnes en 2001, le trafic céréalier est resté analogue à ce qu'il avait été en 2000 et les céréales ont continué d'être l'un des principaux produits chargés, représentant 10,4 % du total des envois par wagons complets. Les expéditions de blé ont augmenté de 5,4 % dans l'Est du Canada, mais ont été neutralisées par une baisse de 2,3 % dans l'Ouest. Un peu plus de 96 % des produits céréaliers ont été chargés dans l'Ouest du Canada.

PRODUITS FORESTIERS

Les produits forestiers transformés ont affiché très peu de changement entre 2000 et 2001. Une hausse de 4,5 % des chargements dans l'Ouest a été compensée par une baisse de 2,7 % des chargements dans l'Est. Le tonnage des produits forestiers non transformés a chuté de 4 % à la fois dans l'Est et dans l'Ouest. Au total, les produits forestiers ont représenté 14 % de l'ensemble du tonnage ferroviaire annuel.

MINERAIS ET PRODUITS MINIERS

Les flux de minerai de fer ont nettement chuté, passant de 38,9 millions de tonnes en 2000 à 30,6 millions de tonnes en 2001. Les expéditions d'autres minerais et produits miniers sont demeurées quelque peu supérieures à 24 millions de tonnes. Les minerais et les produits miniers ont représenté 18,8 % du total des envois par wagons complets, contre 21,3 % en 2000.

ENGRAIS ET PRODUITS FERTILISANTS

Les engrais et les produits fertilisants ont chuté à 24,5 millions de tonnes, soit le plus bas niveau de ce groupe de produits en sept ans. Les expéditions de potasse, le produit le plus important de ce groupe, ont chuté de 9,6 %. Poursuivant la dynamique de croissance attribuable à la découverte d'une source canadienne, la roche phosphatée a été le seul produit à afficher une hausse (69 %); il demeure néanmoins le produit le moins important de ce groupe, avec une part de 3 %. Les engrais et produits fertilisants ont représenté 8,2 % de l'ensemble du tonnage ferroviaire en 2001.

CHARBON

Les expéditions de charbon et de coke ont atteint 40,8 millions de tonnes en 2001, soit en légère hausse par rapport aux 40,6 millions de tonnes enregistrées en 2000, et ont augmenté leur part du total des envois par wagons complets, qui est passée à 15,6 %. Ce léger changement reflète une hausse des expéditions de charbon dans l'Est.

PRODUITS INDUSTRIELS

Les métaux, les produits automobiles, les produits pétroliers raffinés et les produits chimiques ont très peu changé par rapport aux valeurs enregistrées en 2000. Le plus important de ces produits, les produits chimiques, a même accusé une légère baisse, passant de 14,5 à 14,2 millions de tonnes, même si cette baisse a été contrebalancée par une hausse des expéditions de produits pétroliers raffinés, qui sont passées de 11,3 à 12 millions de tonnes.

Bien que les produits automobiles chargés dans l'Ouest aient affiché une hausse de 30 %, ce groupe de produits a légèrement baissé, pour retrouver des volumes proches de ceux de 1999, à 4,9 millions de tonnes. Quatre-vingt-dix pour cent des produits automobiles ont été chargés dans l'Est du Canada.

Les produits industriels ont représenté 15,1 % de l'ensemble des wagons complets en 2001.

TRANSPORT INTERMODAL

Les expéditions intermodales ont augmenté de près de 3 %, passant de 21,9 à 22,6 millions de tonnes en 2001. Cela s'explique par une hausse des quantités transportées par conteneur sur wagon plat, qui sont passées de 20,2 à 20,8 millions de tonnes, tandis que les quantités transportées par remorque sur wagon plat sont restées comparables aux volumes enregistrés en 2000, soit de 1,8 million de tonnes. Le transport intermodal a représenté 7,9 % de l'ensemble des wagons complets.

TRAFIC FERROVIAIRE – COMMERCE OUTRE-MER

Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté au total 85,7 millions $ de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2000, soit une hausse modérée de 6,8 % par rapport à 1999.

EXPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

Comme l'indique le tableau 11-3, le trafic de charbon, qui est le principal produit d'exportation transporté à la fois par train et par bateau, a diminué de près de 6,3 %, à 30,4 millions de tonnes. Cette baisse a été neutralisée par une hausse de 18,2 % du transport de céréales, le deuxième principal produit d'exportation. Le charbon, les céréales, les produits fertilisants et autres produits agricoles et alimentaires ont représenté 88 % du total des exportations ferroviaires et maritimes. Les expéditions intermodales ont totalisé 4,2 millions de tonnes (5,7 % du total des exportations ferroviaires et maritimes).

La Colombie-Britannique est la province qui a le plus contribué aux exportations ferroviaires et maritimes, avec 25,2 millions de tonnes, suivie de l'Alberta (22,3 millions de tonnes) et de la Saskatchewan (19 millions de tonnes). Les exportations maritimes en transit en provenance des États-Unis se sont chiffrées à 1,2 million de tonnes.

IMPORTATIONS FERROVIAIRES ET MARITIMES

Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 11,3 millions de tonnes d'importations maritimes en 2000, soit près du double du volume de 1999. La majeure partie de ce volume, 78 %, se composait de mouvements intermodaux. Les engrais et produits fertilisants ont été le seul groupe de produits à connaître une baisse.

L'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique ont été les principales destinations canadiennes des importations ferroviaires et maritimes, avec respectivement 3,5, 2,9 et 1,2 millions de tonnes. Le trafic en transit à destination des États-Unis s'est chiffré à un peu plus de 2,5 millions de tonnes.

Le tableau 11-3 compare les exportations et les importations de différents produits par train et par bateau en 1999 et en 2000.

TABLEAU 11-3 : TRAFIC FERROVIAIRE ET MARITIME PAR PRODUIT, 1999 – 2000

(Tonnes)

	------ *Importations* ------		------ *Exportations* ------	
Produits	*1999*	*2000*	*1999*	*2000*
Produits automobiles	149 956	118 649	15 075	147 568
Produits chimiques	1 355 367	1 747 854	182 107	469 599
Charbon	32 463 413	30 425 208	0	20
Engrais	8 263 854	7 866 469	718 781	294 470
Produits forestiers	2 488 800	2 394 116	30 098	959 791
Céréales	16 663 263	19 696 686	531 849	996 188
Métaux	46 742	8 552	72 402	228 341
Divers	207 760	199 459	27 389	206 101
Mixtes/non précisés [1]	4 633 578	3 525 938	5 685 816	6 616 338
Minerais et produits miniers	534 458	797 133	245 574	553 781
Autre produits agricoles et alimentaires	5 792 480	7 547 973	84 016	803 971
Produits pétroliers	8 772	35 404	1 953	9 088
Inconnus	67	162	0	1 663
Total	**72 608 510**	**74 363 602**	**7 595 058**	**11 286 919**

1 Principalement par trafic intermodal.

Source : Transports Canada

CAMIONNAGE

TRAFIC PAR SECTEUR

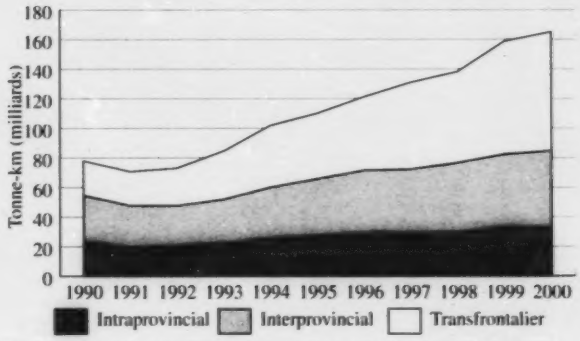
Entre 1990 et 2000, le trafic transfrontalier des entreprises de camionnage pour compte d'autrui[1] à destination et en provenance des États-Unis est passé de 23,1 milliards à plus de 80 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 13,3 %. Ce taux est trois fois plus élevé que le taux observé au cours de la même période dans les activités de camionnage intérieures, qui a été de 4,5 %. Durant cette période, le trafic intérieur est passé de 54,7 milliards à 84,7 milliards de tonnes-kilomètres.

L'importance croissante du camionnage dans les échanges commerciaux transfrontaliers s'explique par de nombreux facteurs. La déréglementation de l'industrie du camionnage qui s'est soldée par une efficience accrue, le taux de change du dollar canadien qui a contribué à favoriser les exportations du Canada et la période de forte croissance de l'économie aux États-Unis, qui sont le partenaire commercial le plus important du Canada, ont tous contribué à la croissance des activités de camionnage transfrontalières.

Plus de 60 % du commerce entre le Canada et les États-Unis (sur le plan de la valeur) est acheminé par camion. La distance moyenne parcourue par les camions ayant leur siège au Canada à destination et en provenance des États-Unis est passée de 925 km à près de 1 100 km entre 1990 et 2000.

La figure 11-2 illustre l'ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur entre 1990 et 2000.

FIGURE 11-2 : ENSEMBLE DU TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, TONNES-KILOMÈTRES ANNUELLES, 1990 – 2000



Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, cat. 52-222; Transports Canada

Au cours de la même décennie, le trafic interprovincial des entreprises de camionnage a augmenté en moyenne de 5,3 % par an, passant de 31 milliards à près de

1 Y compris les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant leur siège au Canada dont les recettes d'exploitation annuelles sont égales ou supérieures à 1 million $.

52 milliards de tonnes-kilomètres, alors que le trafic intraprovincial a connu une croissance moyenne de 3,3 % par an[2]. L'Ontario a dominé tous les segments du marché, avec 35 % du trafic intraprovincial des entreprises de camionnage, 33 % du trafic interprovincial et 44 % du trafic transfrontalier total assuré par camion.

Le tableau 11-4 illustre l'ensemble du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par segment du marché et par région en 2000.

TABLEAU 11-4 : TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR SEGMENT DU MARCHÉ ET PAR RÉGION, 2000

	----- (Milliards de tonnes-kilomètres) -----				
	Intra-provinciaux	*Inter-provinciaux*	*Inter-national*	*Total*	*Part en %*
Provinces de l'Atlantique	1,66	3,73	4,72	10,10	6,1
Québec	6,59	9,57	18,83	34,99	21,2
Ontario	11,44	16,88	35,52	63,84	38,7
Manitoba, Saskatchewan et territoires	3,05	5,93	5,07	14,05	8,5
Alberta	6,28	9,82	8,64	24,74	15,0
Colombie-Britannique	4,10	5,70	7,45	17,25	10,5
Total	**33,11**	**51,63**	**80,23**	**164,97**	**100,0**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, les sommes peuvent ne pas correspondre aux totaux indiqués; transporteurs pour compte d'autrui de cat. I et II domiciliés au Canada; « transfrontalier » englobe les exportations et les importations; « interprovincial » repose sur les chargements; « territoires » englobe le Yukon, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest.

Source : Statistique Canada, totalisation spéciale

Le tableau 11-5 illustre les principaux courants de trafic international vers le nord et vers le sud des transporteurs canadiens pour compte d'autrui. Les mouvements les plus importants se sont faits entre l'Ontario et le centre des États-Unis et entre l'Ontario et le sud des États-Unis, avec respectivement 16,5 milliards de tonnes-kilomètres et 10,2 milliards de tonnes-kilomètres.

TABLEAU 11-5 : TRAFIC INTERNATIONAL DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LES PRINCIPAUX FLUX ET LA PROVINCE, 2000

		(Milliards de tonnes-kilomètres)			
Province	*Région des É.-U.*	*Mouvements vers le sud «Exportations»*	*Mouvements vers le nord «Importations»*	*Total*	*Part en %*
Ontario	Centre	9,00	7,53	16,53	20,6
Ontario	Sud	4,89	5,26	10,15	12,7
Prairies	Centre	2,78	2,32	5,11	6,4
Québec	Centre	3,36	1,84	5,21	6,5
Québec	Sud	3,34	2,64	5,98	7,5
Québec	Nord-Est	3,86	1,90	5,76	7,2
Ontario	Nord-Est	2,61	2,06	4,67	5,8
Ontario	Ouest	1,96	2,19	4,16	5,2
Colombie-Britannique	Ouest	3,21	1,88	5,09	6,3
Prairies	Ouest	2,24	1,58	3,82	4,8
Prairies	Sud	1,78	1,71	3,49	4,3
Sous-total		**39,04**	**30,93**	**69,96**	**87,2**
Autres mouvements		6,44	3,83	10,27	12,8
Total		**45,48**	**34,75**	**80,23**	**100,0**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués; transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II domiciliés au Canada.

1 Le Nord-Est des États-Unis englobe les États de la Nouvelle-Angleterre et du centre du littoral de l'Atlantique; le Centre des États-Unis englobe les États riverains des Grands Lacs et d'autres États du centre comme le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska, l'Iowa, le Kansas et le Missouri; l'Ouest des États-Unis englobe les États du Pacifique et des Rocheuses américaines.

Source : Transports Canada, adaptation de Statistique Canada, totalisation spéciale

MARCHANDISES ACHEMINÉES PAR CAMION SELON LE PRODUIT

En 2000, cinq grands groupes de produits ont représenté près de 80 % des marchandises acheminées par camion par des transporteurs canadiens. Les produits forestiers et les denrées alimentaires ont représenté chacun 31 milliards de tonnes-kilomètres de l'ensemble des marchandises transportées, soit une part de 19 % pour chacun, suivis de la catégorie des marchandises diverses (ou des produits finis), avec 29 milliards de tonnes-kilomètres, soit une part de 17 %. Les produits manufacturés et les produits sidérurgiques/alliages se sont classés aux quatrième et cinquième rangs, avec une part respective de 11 % du total.

Le trafic interprovincial s'est chiffré à 51,6 milliards de tonnes-kilomètres, ou 65 % du trafic intérieur total en termes de tonnes-kilomètres. Les denrées alimentaires et les marchandises diverses (essentiellement des marchandises générales ou des produits finis) ont représenté près de 50 % de ce total, suivies des produits forestiers et des produits du papier ainsi que des produits sidérurgiques/alliages. La distance moyenne parcourue par tonne acheminée à l'échelle interprovinciale a été de 1 025 km en 2000, alors que la distance moyenne intraprovinciale a été de 215 km.

Le trafic vers le sud (exportations canadiennes vers les États-Unis) a dépassé le trafic vers le nord, représentant 45,5 milliards de tonnes-kilomètres, ou 57 % des marchandises acheminées par camion entre le Canada et les États-Unis en 2000. Les produits forestiers et les produits du papier se sont classés en tête des produits exportés par camion, avec 12,8 milliards de tonnes-kilomètres, suivis des denrées alimentaires, des produits sidérurgiques/alliages et des produits automobiles. Quant aux importations, les denrées alimentaires ont dominé, avec 6,8 milliards de tonnes-kilomètres, tandis que les produits divers (marchandises générales et produits finis) se sont classés au deuxième rang, avec 5,8 milliards de tonnes-kilomètres, suivis des produits du bois et des produits du papier, des produits sidérurgiques et des produits automobiles.

En 2000, le trafic intérieur et transfrontalier ont généré respectivement pour 7,3 milliards $ et 6,5 milliards $ de recettes. Les cinq mêmes groupes de produits qui ont dominé les tonnes-kilomètres acheminées ont également dominé les recettes des entreprises de camionnage, représentant plus de 70 % du total. Les tableaux 11-6 et 11-7 illustrent le volume et les recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur du marché et par principal groupe de produits en 2000.

2 Le trafic intraprovincial est fortement sous-estimé, car on n'a pas tenu compte des activités des transporteurs locaux pour compte d'autrui, des petits transporteurs pour compte d'autrui (ceux dont les recettes sont inférieures à 1 million $ par an) et des transporteurs privés.

TABLEAU 11-6 : CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI PAR GROUPE DE PRODUITS, 2000

	(Milliards de tonnes-kilomètres)			
Produits CTMT[1]	*Trafic intérieur*	*Trafic transfrontalier*	*Total*	*Part en %*
Produits forestiers	13,95	17,56	31,51	19,1
Denrées alimentaires	17,92	13,55	31,48	19,1
Produits divers	17,48	11,07	28,55	17,3
Autres produits manufacturés	7,76	10,72	18,48	11,2
Produits sidérurgiques et alliages	8,79	9,42	18,22	11,0
Produits automobiles	1,94	6,56	8,49	5,1
Produits chimiques	5,44	4,07	9,51	5,8
Produits pétroliers	5,51	0,54	6,06	3,7
Machines et équipements	2,69	4,71	7,40	4,5
Minerais et minéraux non métalliques	3,25	2,03	5,28	3,2
Total des produits	**84,74**	**80,23**	**164,97**	**100,0**

1 Classification type des marchandises transportées (CTMT) adoptée en 1999 pour les données relatives au trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Source : Transports Canada, Adaptation d'une totalisation spéciale de Statistique Canada (Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises)

TABLEAU 11-7 : RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE GROUPE DE PRODUITS, 2000

	----- (Millions de dollars) -----			
Produits CTMT[1]	*Trafic intérieur*	*Trafic transfrontalier*	*Total*	*Part en %*
Produits divers	1,46	0,89	2,35	16,9
Denrées alimentaires	1,37	0,90	2,27	16,4
Produits forestiers	0,89	1,01	1,90	13,7
Autres produits manufacturés	0,94	1,12	2,07	14,9
Produits sidérurgiques et alliages	0,72	0,73	1,45	10,5
Produits automobiles	0,44	0,81	1,25	9,0
Machines et équipements	0,48	0,60	1,08	7,8
Produits chimiques	0,47	0,30	0,78	5,6
Produits pétroliers	0,39	0,04	0,43	3,1
Minerais et minéraux non métalliques	0,18	0,10	0,28	2,0
Total des produits	**7,34**	**6,52**	**13,85**	**100,0**

1 Classification type des marchandises transportées (CTMT) adoptée en 1999 pour les données relatives au trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Source : Transports Canada, Adaptation d'une totalisation spéciale de Statistique Canada (Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises)

CAMIONNAGE – ENQUÊTE SUR LES VÉHICULES AU CANADA

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) peut servir à caractériser le parc de camions canadiens en 2000.

CARACTÉRISTIQUES DU PARC DE VÉHICULES

Des 17,3 millions de véhicules[3] qui faisaient partie du parc canadien dans le champ de l'enquête en 2000, 320 000 étaient des camions moyens pesant entre 4 500 et 15 000 kg, et 255 000 des camions lourds pesant plus de 15 000 kg.

Le tableau 11-8 contient des statistiques sur les camions moyens et lourds par province en 2000.

TABLEAU 11-8 : STATISTIQUES SUR LES CAMIONS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000

	--- Camions moyens ---			*---- Camions lourds ----*		
	Immatriculations (milliers)	*Part en (%)*	*Distance moyenne parcourue (milliers de kilomètres)*	*Immatriculations (milliers)*	*Part en (%)*	*Distance moyenne parcourue (milliers de kilomètres)*
Terre-Neuve	3,5	1,1	16,3	2,6	1,0	47,0
Île-du-Prince-Édouard	1,8	0,6	10,4	2,4	0,9	27,4
Nouvelle-Écosse	7,9	2,5	22,5	6,9	2,7	73,2
Nouveau-Brunswick	7,5	2,4	19,5	4,2	1,6	36,7
Québec	43,7	13,7	29,8	31,7	12,4	111,1
Ontario	69,3	21,7	24,1	97,3	38,1	91,5
Manitoba	9,0	2,8	20,4	10,7	4,2	95,1
Saskatchewan	44,9	14,0	7,1	21,5	8,4	45,8
Alberta	81,8	25,6	14,0	61,4	24,0	73,1
Colombie-Britannique	48,0	15,0	18,4	14,6	5,7	55,3
Yukon	1,2	0,4	14,5	0,9	0,4	74,8
Territoires du Nord-Ouest	0,6	0,2	8,7	1,0	0,4	69,2
Nunavut	0,2	0,1	3,2	0,2	0,1	18,0
Canada	**319,5**	**100,0**	**18,6**	**255,5**	**100,0**	**81,1**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000 et calculs de Transports Canada

ENQUÊTE ROUTIÈRE NATIONALE DE 1999

L'Enquête routière nationale de 1999 a été réalisée pour connaître le volume et les caractéristiques des activités de camionnage sur les principales artères du réseau routier canadien. Cette enquête fournit un ensemble unique de statistiques sur les activités de camionnage du fait qu'elle :

- met en corrélation les caractéristiques du camion, du transporteur, du chauffeur, de la cargaison et du trajet;
- mesure les caractéristiques du parc de camions en service (poids, écartement d'essieux, etc.);
- couvre les activités des transporteurs canadiens et étrangers.

Les préparatifs de l'étude ont débuté à la fin de 1997. Les données ont été recueillies durant l'été et l'automne 1999, et elles ont été analysées en 2000 et 2001. Les résultats ont été finalisés à l'automne 2001.

L'Enquête routière nationale est un effort conjoint des représentants en matière de transport des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et sa coordination a été assurée par un Groupe de projet créé par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). L'Enquête de 1999 constituait un suivi aux enquêtes routières nationales coordonnées par le CCATM en 1991 et 1995. L'édition de 1999 a davantage traité des activités aux postes frontaliers, ce qui a été facilité par la participation des autorités du secteur des transports des États-Unis.

Chaque province et territoire a recueilli des renseignements sur la circulation des camions sur son propre réseau routier en se conformant à la stratégie d'échantillonnage conçue pour l'Enquête routière nationale. Au total, le trafic des camions a été échantillonné à 238 endroits sur les 25 200 km de routes qui constituent les principales artères du réseau routier emprunté par les entreprises de camionnage, y compris à 22 postes frontaliers.

Pour d'autres précisions, consultez le logiciel d'estimation des activités de camionnage de l'Enquête routière nationale sur le site Web du CCATM : www.ccmta.ca/french/index.html.

3 Le nombre de véhicules à l'intérieur du champ exclut les motocyclettes, les véhicules tous chemins (comme les motoneiges), les remorques et le matériel spécialisé comme les pelles rétrocaveuses, les grues et les chasse-neige.

Les propriétaires de véhicules de l'Ontario et du Québec possèdent près de 50 % des camions lourds. La Région de l'Atlantique dans son ensemble a 6,3 % du parc de camions lourds, les provinces des Prairies en ont près de 37 % et l'Alberta, à elle seule, regroupe le quart du parc national de camions lourds. La Colombie-Britannique ne représente que 6 % du parc de camions lourds, et les Territoires, environ 0,8 %.

Trois provinces ont représenté plus de 80 % de l'ensemble des véhicules-kilomètres parcourus par les camions lourds : l'Ontario (43 %), l'Alberta (plus de 21 %) et le Québec (17 %).

Les camions moyens ont parcouru en moyenne 18 500 km en 2000, le kilométrage le plus élevé étant enregistré au Québec, soit près de 30 000 km. Les camions lourds ont fait l'objet de l'utilisation la plus intensive, avec une moyenne de plus de 80 000 km. Les camions lourds du Québec ont parcouru en moyenne 111 000 km, alors que ceux de l'Ontario et du Manitoba ont parcouru en moyenne plus de 90 000 km. Fait étonnant, c'est le Nouveau-Brunswick qui a enregistré la plus faible utilisation moyenne de ses camions lourds, soit un peu moins de 37 000 km par véhicule.

Caractéristiques du parc selon le type

Plus de 70 % des camions lourds immatriculés dans le champ de l'enquête en 2000 étaient des camions porteurs (le tracteur et la surface de chargement forment un tout); les 29 % qui restent se composaient de tracteurs semi-remorques (la remorque est indépendante du tracteur). Les tracteurs semi-remorques, qui enregistrent une longueur de parcours moyen élevée, ont représenté 17 milliards de véhicules-kilomètres ou près de 71 % du total des véhicules-kilomètres parcourus par les camions lourds en 2000.

Le tableau 11-9 donne une ventilation de l'activité selon le type de véhicules.

TABLEAU 11-9 : RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ SELON LE TYPE DE VÉHICULES, 2000

	Camion porteur	*Tracteur semi-remorque*
Véhicules (millions)	0.35	0.14
(Part de l'ensemble du parc de véhicules routiers %)	2.0	0.8
Véhicules-kilomètres (milliards)	7.1	17.1
(Part de l'ensemble du parc de véhicules routiers %)	2.3	5.5
Litres de carburant (milliards)	2.5	7.4
(Part de l'ensemble du parc de véhicules routiers %)	5.7	17.2
Distance parcourue (milliers de kilomètres)	20.2	122.4
Consommation de carburant (L/100km)	34.79	43.14

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000 et calculs de Transports Canada

La consommation de carburant des camions porteurs a avoisiné 35 litres aux 100 kilomètres et celle des tracteurs semi-remorques, qui sont beaucoup plus énergivores, se chiffrait à 43 litres aux 100 kilomètres.

Le tableau 11-10 analyse les véhicules-kilomètres parcourus par les camions selon le type. Parmi les camions moyens, le camion porteur, dont le tracteur et la surface de chargement forment un tout, est le type le plus populaire. Les camions porteurs ont représenté plus de 80 % des véhicules-kilomètres parcourus par les camions moyens. En comparaison, les camions lourds étaient

L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE ET LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE

Le commerce électronique est une force majeure dans la redéfinition des méthodes commerciales des entreprises du monde entier. Pour l'industrie du camionnage, le commerce électronique peut se définir comme l'achat et la vente de services de camionnage par des moyens électroniques comme Internet, le courriel, le télécopieur et l'échange de données informatisées.

Une étude réalisée en novembre 1999 et intitulée *Application des STI au sein de l'industrie canadienne du camionnage*, commandée par Transports Canada, a souligné le besoin d'une évaluation plus détaillée de l'orientation prise par l'industrie sur le plan du commerce électronique.

Pour répondre à ce besoin, Transports Canada, Industrie Canada et l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) ont entrepris conjointement une évaluation détaillée en deux phases :

- la phase 1 a consisté à évaluer les besoins pour mieux comprendre l'utilisation actuelle du commerce électronique et ses implications pour l'industrie du camionnage;
- la phase 2 a consisté à établir un dossier d'information comportant un manuel présentant les résultats de l'Étude d'évaluation des besoins sous une présentation concise et facile à lire, de même qu'une boîte à outils offrant un guide étape par étape de l'adoption du commerce électronique, avec des renvois utiles aux portails de commerce électronique, à des revues et à d'autres ressources.

En décembre 2000 et janvier 2001, Transports Canada, Industrie Canada et l'ACC ont réalisé une enquête auprès de l'industrie canadienne du camionnage, pour déterminer les caractéristiques des entreprises, leur expérience passée et actuelle du commerce électronique, leurs plans futurs et leurs points de vue sur le potentiel de ce type de commerce. Sur la centaine d'entreprises de camionnage du Canada auxquelles ce sondage a été envoyé, 40 ont répondu. Un résumé des résultats de cette enquête se trouve ci-dessous.

- Les entreprises de camionnage doivent adopter le commerce électronique pour maintenir leur compétitivité.
- Les petites et moyennes entreprises de camionnage ont une connaissance restreinte du commerce électronique, ce qui souligne le besoin de les cibler par des initiatives d'éducation et de formation.
- Un faible pourcentage d'entreprises ont un site Web, principalement pour faire leur publicité et fournir des renseignements. Certaines ont adopté un système de traitement des commandes et de répartition des ramassages.
- L'utilisation du commerce électronique n'est guère fréquente. Les entreprises y ont recours pour moins de 20 % de leurs activités commerciales courantes.
- C'est l'amélioration du niveau de satisfaction des clients qui passe pour le principal avantage du commerce électronique, suivie d'une augmentation de l'efficacité.
- La raison la plus vraisemblable pour laquelle les entreprises canadiennes de camionnage mettent si longtemps à adopter le commerce électronique est le manque de préparation des clients pour utiliser ces technologies, peu importe qu'elles soient disponibles ou non.

Pour d'autres précisions, le lecteur est invité à consulter l'étude et le dossier d'information, qui se trouvent sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/pol/Fr/rapport/Commerce-e/Main_f.htm

TABLEAU 11-10 : VÉHICULES-KILOMÈTRES SELON LE TYPE DE CAMION, 2000

	----- *Camions moyens* -----		----- *Camions lourds* -----	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
Camion porteur	4,8	81,6	2,6	12,7
Tracteur/1 remorque	0,2	3,6	15,5	75,1
Tracteur/2 remorques	0,0	0,0	1,2	6,1
Autre	0,9	14,7	1,2	6,1
Total	**5,9**	**100,0**	**20,6**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000 et calculs de Transports Canada

avant tout des tracteurs semi-remorques dont l'unité motrice est distincte de la remorque transportant les marchandises. Plus de 80 % des véhicules-kilomètres parcourus par les camions lourds l'ont été par divers ensembles articulés, la combinaison tracteur/une remorque étant la plus populaire. Les tracteurs tirant deux remorques ont parcouru environ 6 % des véhicules-kilomètres. Près de 13 % des camions lourds étaient des camions porteurs.

Le tableau 11-11 propose une ventilation du parc des véhicules en 2000 selon l'âge du véhicule.

TABLEAU 11-11 : CARACTÉRISTIQUES DES CAMIONS SELON L'ÂGE DU VÉHICULE, 2000

Âge du véhicule	*Nombre de véhicules (milliers)*	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Distance parcourue (milliers de kilomètres)*	*Consommation de carburant (litres/100km)*
Camions moyens					
2 ans ou moins	66	17,1	1,69	25,5	21,0
3 à 5 ans	56	14,6	1,51	26,9	24,2
6 à 9 ans	58	15,1	1,16	19,8	25,8
10 à 13 ans	64	16,5	0,95	14,8	29,0
14 ans ou plus	142	36,7	0,60	4,2	37,8
Total	387	100,0	5,91	15,2	25,8
Camions lourds					
2 ans ou moins	80	30,0	10,70	133,3	42,7
3 à 5 ans	51	19,2	5,49	106,7	42,5
6 à 9 ans	38	14,1	1,94	51,3	46,8
10 à 13 ans	41	15,4	1,72	41,9	47,3
14 ans ou plus	57	21,3	0,71	12,5	45,6
Total	268	100,0	20,57	76,8	43,5

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000 et calculs de Transports Canada

À peine le tiers du parc de camions moyens avait moins de six ans en 2000, mais ces véhicules ont fait l'objet d'une plus grande utilisation que le matériel plus ancien (environ 26 000 km contre à peine 15 000 km) et leur consommation de carburant a été nettement inférieure. La consommation moyenne de carburant des camions moyens de moins de six ans a été inférieure de près de 25 % (22,5 litres aux 100 kilomètres contre 29,6 litres aux 100 kilomètres) à celle des véhicules de plus de six ans.

En 2000, le parc de camions lourds comptait un nombre nettement plus élevé de véhicules plus récents, près de la moitié du parc ayant moins de six ans. Ces véhicules ont parcouru 75 % des véhicules-kilomètres et ont fait l'objet d'une utilisation moyenne beaucoup plus importante (plus de 120 000 km par an, contre à peine environ 32 000 km pour les véhicules de plus de six ans). Les camions lourds de moins de six ans ont eu une consommation de carburant inférieure de 9 % à celle des véhicules plus anciens (42,6 litres aux 100 kilomètres contre 46,8 litres aux 100 kilomètres).

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

Le tableau 11-12 illustre les véhicules-kilomètres estimatifs selon le jour de la semaine pour les camions moyens et les camions lourds en 2000. Les résultats de l'EVC en 2000 révèlent une plus forte utilisation des camions moyens et des camions lourds les jours de semaine. En 2000, le jour de la semaine où les camions ont le plus circulé a été le mardi et les jours où ils ont le moins circulé ont été le samedi et le dimanche.

TABLEAU 11-12 : UTILISATION DES CAMIONS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE, 2000

	----- *Camions moyens* -----		------ *Camions lourds* ------	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
Dimanche	0,3	4,6	1,3	6,2
Lundi	0,9	15,9	3,2	15,4
Mardi	1,1	19,3	4,0	19,3
Mercredi	1,1	18,3	3,9	18,8
Jeudi	1,1	19,0	3,7	18,2
Vendredi	1,0	16,7	3,2	15,6
Samedi	0,4	6,2	1,3	6,5
Total	**5,9**	**100,0**	**20,6**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000

Le tableau 11-13 illustre les véhicules-kilomètres selon le moment de la journée en 2000. Environ 85 % des camions en 2000 ont circulé durant la journée. L'activité des camions a atteint son minimum entre minuit et 6 h 00 du matin, soit moins de 5 % du total des véhicules-kilomètres parcourus par les camions moyens et 11 % par les camions lourds.

TABLEAU 11-13 : UTILISATION DES CAMIONS SELON LE MOMENT DE LA JOURNÉE, 2000

	----- *Camions moyens* -----		------ *Camions lourds* ------	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
0 h 00 à 5 h 59	0,3	4,6	2,3	11,1
6 h 00 à 11 h 59	2,5	42,7	7,3	35,5
12 h 00 à 17 h 59	2,6	43,7	7,4	36,1
18 h 00 à 23 h 59	0,5	9,0	3,6	17,3
Total	**5,9**	**100,0**	**20,6**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000

Le tableau 11-14 illustre la distribution des véhicules-kilomètres selon la longueur du parcours en 2000. Le

TABLEAU 11-14 : UTILISATION DES CAMIONS SELON LA LONGUEUR DU PARCOURS, 2000

	----- *Camions moyens* -----		------ *Camions lourds* ------	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
0 à 4 kilomètres	0,0	0,7	0,0	0,1
5 à 24 kilomètres	0,5	8,5	0,4	1,9
25 à 79 kilomètres	1,5	25,7	1,6	7,6
80 kilomètres et plus	3,8	65,1	18,6	90,4
Total	**5,9**	**100,0**	**20,6**	**100,0**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000

gros de l'activité des camions lourds a porté sur les longs parcours, 90 % des déplacements couvrant au moins 80 km. Environ les deux tiers des parcours des camions moyens ont dépassé 80 km, alors que 9 % ont été inférieurs à 25 km.

Le tableau 11-15 contient des estimations sur les véhicules-kilomètres parcourus par les camions lourds selon le but du trajet en 2000. Les camions lourds ont servi essentiellement à transporter des marchandises ou de l'équipement, soit environ 75 % des véhicules-kilomètres parcourus. Près de 14 % des véhicules-kilomètres estimatifs parcourus par les camions lourds ont consisté à tirer une remorque vide et environ 6 % ont concerné un but non professionnel. Les camions moyens de leur côté ont été utilisés plus souvent pour des fins non professionnelles, soit dans plus de 25 % des cas en 2000. Près de la moitié des activités des camions moyens ont consisté à transporter des marchandises et du matériel, et les trajets à vide ont représenté 6 % des véhicules-kilomètres. Près de 12 % des véhicules-kilomètres ont été effectués pour des appels de service.

TABLEAU 11-15 : UTILISATION DES CAMIONS SELON LE BUT DU PARCOURS, 2000

	----- *Camions moyens* -----		------ *Camions lourds* ------	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
Appel de service	0,7	11,6	0,7	3,6
Transport de marchandises/équipement	3,0	50,0	15,5	75,2
Parcours à vide	0,3	5,8	2,8	13,6
Autre but professionnel	0,3	5,5	0,3	1,3
But non professionnel	1,6	27,1	1,3	6,3
Total	**5,9**	**100**	**20,6**	**100**

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2000

TRANSPORT MARITIME

Le trafic maritime au Canada comprend trois volets : les flux intérieurs[4], le trafic transfrontalier avec les États-Unis et les « autres » flux internationaux (trafic hauturier et outre-mer)[5]. Le trafic maritime de marchandises a totalisé 349 millions de tonnes[6] en 2000, soit une hausse de 4,7 % par rapport à 1999. Le trafic intérieur a représenté environ un sixième de ce total (55,5 millions de tonnes), soit 6,3 % de plus qu'en 1999 (52,2 millions de tonnes). De ces flux intérieurs, les navires battant pavillon canadien ont transporté 98,9 % (54,9 millions de tonnes), et les navires battant pavillon étranger, 1,1 %.

En 2000, le trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 105,5 millions de tonnes, soit une hausse de 3,4 % par rapport à 1999. Les navires battant pavillon canadien ont représenté un peu plus de la moitié de ce trafic, avec 53,1 %, pour un total de 56 millions de tonnes. Le trafic outre-mer a augmenté de 5 % en 2000, atteignant 188 millions de tonnes. Les navires battant pavillon canadien n'ont assuré que 0,2 % de ce trafic.

Entre 1989 et 2000, les flux maritimes totaux ont légèrement augmenté dans l'ensemble. Les flux intérieurs ont toutefois chuté de 21 %, passant d'un niveau record de 70 millions de tonnes en 1988 à 55,5 millions de tonnes en 2000. Cette baisse est essentiellement attribuable au déplacement du trafic céréalier de Thunder Bay au profit des ports de la côte Ouest.

En 2000, le trafic transfrontalier a dépassé de près de 3,4 % le niveau le plus élevé précédemment enregistré en 1999. Depuis 1988, le trafic transfrontalier a augmenté de 26 %. Entre 1988 et 2000, le trafic outre-mer (autres flux internationaux) était lui aussi en hausse et a connu une augmentation de 13 %. Les volumes à destination d'outre-mer ont quant à eux augmenté de 5 % en 2000 par rapport à 1999.

Le tableau 11-16 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, entre 1986 et 2000. Le tableau 11-17 indique la proportion de navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime du Canada en 2000.

TABLEAU 11-16 : STATISTIQUES DU TRAFIC MARITIME AU CANADA, PAR SECTEUR, 1986 – 2000

(Millions de tonnes)

Année	*Flux intérieurs*	*Trafic Transfrontalier*	*Outre-mer*	*Total des flux*	*Total manutentionné*
1986	60,5	68,2	138,4	267,1	327,6
1987	67,6	73,2	153,8	294,6	362,2
1988	70,0	83,8	166,2	320,0	390,0
1989	62,0	82,7	156,7	301,4	363,4
1990	60,4	76,2	156,1	292,7	353,1
1991	57,9	67,0	167,2	292,1	350,0
1992	52,3	67,9	155,3	275,5	327,8
1993	50,4	69,9	154,2	274,5	324,9
1994	52,2	78,8	168,1	299,1	351,3
1995	50,4	85,2	174,5	310,1	360,5
1996	48,8	88,5	171,4	308,7	357,5
1997	46,7	94,3	188,4	329,4	376,1
1998	48,3	100,1	179,4	327,8	376,1
1999	52,2	102,0	179,2	333,4	385,6
2000	55,5	105,5	188,1	349,1	404,5

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

TABLEAU 11-17 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 2000

(Millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon américain*	*%*	*Pavillon étranger*	*%*	*Trafic total*
Intérieurs	54,9	98,9	0,1	0,2	0,5	0,9	55,5
Canada / É.-U.	56,0	53,1	8,0	7,6	41,5	39,3	105,5
Hauturiers	0,3	0,2	0,2	0,1	187,7	99,8	188,1
Total	**111,2**	**31,8**	**8,3**	**2,4**	**229,7**	**65,8**	**349,1**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

4 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien; les flux ne tiennent compte du volume de trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

5 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

6 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

TRAFIC INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées dans des ports canadiens et, par conséquent, manutentionnées deux fois dans le réseau portuaire. Le volume de marchandises intérieures a augmenté de 6,3 %, pour atteindre 110,9 millions de tonnes en 2000, alors que l'augmentation des expéditions de pétrole brut, de bois à pâte, de grumes et de boulons a neutralisé une baisse importante des expéditions de minerai de fer, de blé, de mazout et de sel. Le volume de marchandises intérieures a atteint un sommet en 1998 avec 139,9 millions de tonnes et est en baisse depuis. Cette baisse s'explique partiellement par des changements survenus dans le marché qui ont eu une incidence sur les échanges internationaux du Canada en ce qui concerne certains produits. Elle est également attribuable en partie à l'accroissement de la compétitivité du train par rapport au transport maritime intérieur, et en partie à l'importance accrue que les expéditeurs attachent aux livraisons en temps voulu.

Le tableau 11-18 illustre le trafic maritime intérieur par région en 2000.

TABLEAU 11-18 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 2000

(Milliers de tonnes)

Région d'origine (chargements)	*Région de destination (déchargements)*				
	Atlantique	*Saint-Laurent*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Toutes les régions*
Atlantique	9 725	2 248	387	5	12 366
Saint Laurent	922	6 300	5 974	26	13 223
Grands Lacs	257	4 640	8 326	0	13 224
Pacifique	4	0	0	16 680	16 684
Toutes les régions	**10 908**	**13 189**	**14 687**	**16 711**	**55 496**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205

La majeure partie du trafic intérieur est concentrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. En 2000, les ports de ce réseau ont manutentionné 54,3 millions de tonnes (chargements et déchargements), soit 49 % du tonnage intérieur total. La Région du Pacifique s'est classée au deuxième rang, avec 33,4 millions de tonnes, ou 30,1 % du total. En 2000, les ports du Pacifique ont manutentionné 3,9 millions de tonnes de plus de marchandises intérieures qu'en 1999, dont 99,9 % provenaient de cette région ou lui étaient destinées. Les ports de la Région de l'Atlantique ont manutentionné 23,3 millions de tonnes de marchandises intérieures en 2000, soit 24 % de plus qu'en 1999. Les expéditions de pétrole brut destinées à Whiffenhead (Terre-Neuve) expliquent cette hausse attribuable à l'augmentation de la production pétrolifère du champ des Grands Bancs (Hibernia).

Les produits qui ont le plus contribué à l'augmentation du trafic intérieur au Canada ont été le pétrole brut, qui a compté pour 69,1 % de la hausse, ainsi que le bois à pâte et les copeaux, avec 10,5 %.

En 2000, les produits primaires manutentionnés dans les échanges intérieurs ont été :

- le minerai et les concentrés de fer (13 millions de tonnes, en baisse de 8,4 % par rapport à 1999);
- le pétrole brut (9,9 millions de tonnes, en hausse de 69,1 %);
- le bois à pâte et les copeaux (15,6 millions de tonnes, en hausse de 10,5 %);
- le mazout (9,2 millions de tonnes, en baisse de 6,8 %);
- la pierre, la chaux, le sable et le gravier (14,8 millions de tonnes, en hausse de 3,7 %);
- le blé (8,2 millions de tonnes, en baisse de 9,2 %).

Ensemble, ces produits ont représenté près des deux tiers de tout le tonnage intérieur manutentionné dans les ports canadiens en 2000.

En 2000, un peu plus de 1 % du trafic maritime intérieur du Canada a été assuré par des bâtiments battant pavillon étranger[7], contre 2,6 % en 1999. Ce niveau concorde avec les niveaux historiques, avant que le pourcentage n'augmente légèrement au milieu des années 1990.

En 2001, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a reçu au total 94 nouvelles demandes de permis de cabotage, contre 110 en 2000 et 117 en 1999. L'Office des transports du Canada a rejeté trois de ces demandes et une a été retirée. Ce sont les navires battant pavillon américain qui font l'objet du plus grand nombre de demandes, soit 38 (9 demandes ont été présentées pour un navire-citerne affecté au transport des produits pétroliers). La production et l'exploration pétrolière et gazière au large des côtes a continué d'être le principal secteur visé par les demandes de permis en 2001, dont 14 demandes au titre des recherches sismiques, 5 pour des navires de soutien à des opérations de plongée, 4 pour des plates-formes de forage et 3 pour des navires de forage.

Les demandes approuvées n'aboutissent pas toutes à l'obtention d'un permis par le demandeur. Lorsque les activités au large s'articulent davantage autour de la

7 La *Loi sur le cabotage* régit les activités des navires immatriculés à l'étranger dans le trafic maritime intérieur du Canada. En vertu de cette loi, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biotiques sur le plateau continental du Canada. La Loi permet l'octroi de permis temporaires aux navires immatriculés à l'étranger mais naviguant dans les eaux intérieures, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné. L'Agence des douanes et du revenu du Canada, par le biais de ses bureaux de douane régionaux, s'occupe de l'administration et de la perception des droits qui se rattachent à l'obtention d'un permis de cabotage. Payés tous les mois, ces droits équivalent à 1/120e de 25 % de la juste valeur marchande déclarée du navire étranger, lorsque celui-ci effectue du cabotage. La seule exception à cette règle (qui est entrée en vigueur en janvier 1998 en vertu de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis), c'est qu'aucun droit n'est exigible dans le cas des navires immatriculés aux États-Unis. L'Office des transports du Canada détermine si, oui ou non, un navire immatriculé au Canada et pour lequel les droits ont été acquittés est disponible pour assurer un service donné. Le ministre des Transports, pour sa part, reste chargé d'appliquer la Loi.

production, le besoin de navires-citernes de grande capacité affectés au transport du brut augmente. La conjoncture du marché dicte également la destination des produits pétroliers. Pour être prêtes à parer aux changements subits de la conjoncture du marché, les compagnies présentent souvent un certain nombre de demandes de permis pour pouvoir expédier de plus gros volumes de pétrole marin canadien vers les raffineries canadiennes.

Le tableau 11-19 indique le tonnage réel et le pourcentage de marchandises transportées par des navires immatriculés à l'étranger qui se sont livrés à des activités de trafic maritime intérieur entre 1988 et 2000.

TABLEAU 11-19 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE C .NADIEN, 1988 – 2000

Année	*Canadien*	*%*	*Étranger*	*%*	*Total*
1988	69 584 300	99,44	389 200	0,56	69 973 500
1989	61 455 700	99,10	560 100	0,90	62 015 800
1990	60 005 700	99,41	354 300	0,59	60 360 000
1991	57 862 300	99,92	48 400	0,08	57 910 700
1992	52 021 600	99,54	240 200	0,46	52 261 800
1993	49 744 300	99,54	231 300	0,46	49 975 600
1994	51 474 100	98,65	703 800	1,35	52 177 900
1995	49 552 400	98,13	945 400	1,87	50 497 800
1996	48 377 762	98,73	623 384	1,27	49 001 146
1997	45 431 820	97,41	1 208 017	2,59	46 639 837
1998	47 301 104	97,93	998 994	2,07	48 300 098
1999	51 549 488	97,41	1 369 314	2,59	52 918 802
2000	54 868 629	98,87	627 067	1,13	55 495 696

Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

TRAFIC INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

En 2000, le volume de marchandises internationales manutentionnées s'est chiffré à 293,6 millions de tonnes, soit une hausse de 4,4 % par rapport à 1999. De ce tonnage, 63,9 % était destiné aux exportations (trafic en transit et réexportations compris). Le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays d'Europe de l'Ouest ont représenté plus de 60 % du commerce maritime international du Canada (exportations et importations) en 2000.

PARTS DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE/ HORS CONFÉRENCE

Les compagnies de navigation qui offrent des services de ligne réguliers peuvent exercer leurs activités soit comme membres d'une conférence maritime, soit comme compagnies indépendantes (hors conférence). Le trafic hors conférence a constamment augmenté ces dernières années, tant en chiffres absolus qu'en pourcentage de l'ensemble du trafic de ligne. Le trafic de conférence a été relativement stable entre 1994 et 1997, mais il a quelque peu diminué en 1998, et a chuté de manière plus marquée en 1999. En 2000, cette tendance a été renversée, les importations ayant nettement augmenté par rapport à 1999. Cette hausse est attribuable au Canada Transpacific Stabilization Agreement (conférence d'importation), qui est désormais une conférence déposant un tarif.

Le trafic de ligne hors conférence a également augmenté en 2000, les compagnies indépendantes transportant près de deux fois le tonnage des transporteurs de conférence. Si l'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États-Unis, la part des transporteurs hors conférence est alors encore plus importante[8].

Le tableau 11-20 illustre les parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien entre 1994 et 2000.

TABLEAU 11-20 : PARTS CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 1994 – 2000

(millions de tonnes)

	1994	*1995*	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Conférence							
Exportations	5,6	5,6	5,9	5,9	5,4	3,8	3,9
Importations	5,0	4,4	4,7	4,3	4,3	4,3	6,8
Total	10,6	10,0	10,6	10,2	9,7	8,1	10,7
Hors conférence							
Exportations	5,3	6,5	6,8	6,5	8,2	11,4	12,9
Importations	3,6	3,6	3,7	5,3	6,6	6,9	7,3
Total	8,9	10,0	10,5	11,8	14,8	18,3	20,2

Source : Statistique Canada, Base de données internationale; Transports Canada

La répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination permet également d'illustrer les parts relatives des transporteurs membres de conférence et ceux hors conférence sur différents parcours. Le tableau 11-21 compare le trafic de ligne des transporteurs membres de conférence et celui des transporteurs hors conférence par

TABLEAU 11-21 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 2000

(millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	4,7	2,3	3,9	1,4	12,3
Asie	2,1	2,1	–	8,5	12,7
Amérique centrale	–	0,6	–	0,7	1,3
Amérique du Sud	–	0,6	–	0,5	1,2
Autres pays d'Amérique	–	1,0		0,9	1,9
Moyen-Orient	–	0,2	–	0,4	0,7
Océanie	–	0,1	–	0,4	0,4
Afrique	–	0,3	–	0,2	0,5
Total	**6,8**	**7,3**	**3,9**	**12,9**	**30,9**

Note : – signifie « néant »

Source : Statistique Canada, Base de données internationale; Transports Canada

8 À noter que les données des tableaux ne sont pas rajustées pour tenir compte des envois américains transbordés qui transitent par les ports canadiens. Une grande partie de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des taux hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. De plus, le port de Halifax manutentionne un volume croissant du trafic du Midwest américain. Ces transbordements influent sur l'équilibre entre le trafic de conférence et le trafic hors conférence, au profit des exploitants indépendants.

région en 2000. La hausse du trafic des lignes membres de conférence en 2000 est attribuable dans une large mesure à l'augmentation du trafic des lignes membres de conférence sur les marchés asiatiques.

Comme par les années passées, pour ce qui est du type de cargaison, les transporteurs de conférence se sont presque exclusivement concentrés sur le trafic conteneurisé en 2000. En effet, sur les 10,7 millions de tonnes transportées, 10,5 millions ont été transportées par conteneurs. Par ailleurs, le trafic hors conférence se caractérise aussi par un fort pourcentage de marchandises transportées par conteneurs (63 % en 2000), même s'il comprend de grandes quantités de marchandises diverses ainsi que du néo-vrac.

Trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis

Le trafic maritime du Canada à destination et en provenance des États-Unis a augmenté de plus de 25 % entre 1988 et 2000. Le trafic transfrontalier a atteint 105,5 millions de tonnes en 2000, en hausse de 3,4 % par rapport à 1999. Par rapport à l'année précédente, les exportations (chargements à destination des États-Unis)[9] ont augmenté de 4 % en 2000, contre 2,6 % pour les importations (déchargements).

Le tableau 11-22 illustre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis entre 1986 et 2000.

TABLEAU 11-22 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES ÉTATS-UNIS, 1986 – 2000

(Millions de tonnes)

Année	*Chargées*	*Déchargées*	*Total*
1986	36,8	31,4	68,2
1987	39,8	33,5	73,3
1988	47,0	36,8	83,8
1989	43,4	39,3	82,7
1990	43,1	33,2	76,3
1991	36,8	30,2	67,0
1992	35,9	32,0	67,9
1993	42,1	27,8	69,9
1994	49,5	29,3	78,8
1995	49,9	35,3	85,2
1996	52,4	36,1	88,5
1997	56,9	37,4	94,3
1998	58,9	41,2	100,1
1999	59,7	42,3	102,0
2000	62,1	43,4	105,5

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Exportations

En 2000, le volume de marchandises chargées dans les ports canadiens à destination des États-Unis s'est chiffré à 62,1 millions de tonnes. Sept produits ont constitué 78 % de ce volume, soit (en millions de tonnes) : le pétrole brut (12,4), le minerai de fer (9,6), la pierre, la chaux, le sable et le gravier (9,0), le mazout (5,3), l'essence (4,5), le gypse (4,1) et le sel (3,4).

En 2000, les volumes des principaux produits exportés aux États-Unis ont accusé d'importantes variations par rapport à 1999. Les exportations de pétrole brut ont fait un bond de 36 %, alors que les exportations de minerai de fer, et de pierre, sable et gravier ont augmenté respectivement de 15,3 % et de 19,7 %. En revanche, les exportations de gypse ont chuté de 40,7 %, alors que les exportations de sel ont diminué de 6,7 %.

Il y a eu deux principaux corridors d'échanges en 2000 : la route du Canada atlantique à destination de la région atlantique des États-Unis, avec 28,8 millions de tonnes, ou 46 % de l'ensemble des chargements à destination des États-Unis, et la route des Grands Lacs du Canada à destination des ports des Grands Lacs des États-Unis, avec 12,5 millions de tonnes, ou 20 % de l'ensemble des chargements. Ces deux routes ont représenté les deux tiers des volumes de produits expédiés par le Canada aux États-Unis par voie maritime.

Le tableau 11-23 illustre les flux de trafic entre le Canada et les États-Unis en 2000.

TABLEAU 11-23 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION DES ÉTATS-UNIS, 2000

(Millions de tonnes)

Région d'origine au Canada	*Région de destination aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	28,8	0,1	0,3	29,2
Saint-Laurent	6,0	5,5	0,0	11,5
Grands Lacs	0,1	12,5	0,0	12,5
Pacifique	0,4	0,0	8,4	8,8
Total	**35,2**	**18,1**	**8,8**	**62,1**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Importations

Le volume des marchandises déchargées dans les ports canadiens en provenance des États-Unis est passé de 42,3 millions de tonnes en 1999 à 43,4 millions de tonnes en 2000, soit une hausse de 2,6 %. Sept produits ont représenté plus des quatre cinquièmes de ce volume, soit : 20,0 millions de tonnes de charbon; 6,4 millions de tonnes de minerai de fer; 3,4 millions de tonnes de pierre, de chaux, de sable et de gravier; 2,1 millions de tonnes d'autres produits pétroliers; 1,9 million de tonnes de mazout; 1,2 million de tonnes de soja; 0,9 million de tonnes de maïs.

À l'instar des exportations, le volume des importations maritimes par produit en provenance des États-Unis en 2000 a affiché des différences considérables par rapport à 1999. Les importations de charbon et des autres produits pétroliers ont augmenté respectivement de 8,3 % et de 20,4 %, alors que les expéditions de mazout, de soja et de maïs ont chuté respectivement de 11,3 %, 15,3 % et 49,8 %.

Plus des trois quarts du volume total des importations maritimes en provenance des États-Unis provenaient de ports des Grands Lacs. Les ports situés le long du littoral atlantique et dans le golfe du Mexique aux États-Unis en

9 Ce qui comprend les marchandises en transit et transbordées.

ont traité 15,2 %, et les ports de la côte du Pacifique, les 6,7 % restants.

Le tableau 11-24 illustre le trafic entre les ports des États-Unis et les ports canadiens en 2000.

TABLEAU 11-24 : TRAFIC MARITIME CANADIEN EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS, 2000

(Millions de tonnes)

Région de destination au Canada	*Région d'origine aux États-Unis*			
	Atlantique	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	2,3	0,4	0,0	2,7
Saint-Laurent	3,5	3,4	0,3	7,1
Grands Lacs	0,3	30,2	0,0	30,6
Pacifique	0,5	0,0	2,6	3,1
Total	**6,6**	**34,0**	**2,9**	**43,4**

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRAFIC MARITIME OUTRE-MER

Les échanges commerciaux maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) se sont chiffrés à 188 millions de tonnes en 2000, soit une hausse de 5 % par rapport à 1999. Une part plus importante de ce volume a été transportée à titre d'exportations que d'importations. Environ 61 % des exportations destinées aux pays d'outre-mer ont été chargées dans les ports de la côte Ouest, alors que 89 % des importations en provenance d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est.

Le tableau 11-25 illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer entre 1986 et 2000.

TABLEAU 11-25 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 1986 – 2000

(Millions de tonnes)

Année	*Chargées*	*Déchargées*	*Total*
1986	107,8	30,6	138,4
1987	119,2	34,6	153,8
1988	124,1	42,1	166,2
1989	115,7	41,0	156,7
1990	116,0	40,1	156,1
1991	131,3	35,9	167,2
1992	118,0	37,3	155,3
1993	110,4	43,8	154,2
1994	120,5	47,6	168,1
1995	126,6	47,9	174,5
1996	121,9	49,5	171,4
1997	131,1	57,3	188,4
1998	120,2	59,2	179,4
1999	119,9	59,3	179,2
2000	125,6	62,5	188,1

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Exportations

En 2000, les chargements maritimes de marchandises canadiennes à destination de pays autres que les États-Unis ont représenté 125,6 millions de tonnes, soit 4,8 % de plus qu'en 1999. Les principaux produits exportés du Canada ont été (en millions de tonnes) : le charbon (30,3), le minerai de fer (20,2), le blé (16,7), les marchandises conteneurisées (13,5), le bois à pâte (6,3), le soufre (5,5) et la potasse (4,7). Un peu plus du dixième de ce trafic était conteneurisé.

Les exportations de blé, de potasse et de minerai de fer ont affiché des hausses importantes en 2000 par rapport à 1999. C'est ainsi que les volumes de blé ont augmenté de 20,6 %, de potasse, de 8,5 %, et de minerai de fer, de 2,8 %. En revanche, les volumes de charbon ont chuté de 4,6 %.

Les trois cinquièmes des marchandises canadiennes exportées vers des pays d'outre-mer en 2000 ont été chargées dans des ports de l'Ouest du Canada. Les ports situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont manutentionné la majeure partie des marchandises sur la côte Est. Les ports de la côte Ouest ont manutentionné 67 % du tonnage expédié sur les routes commerciales de l'Asie et de l'Océanie, et les ports de la côte Est, 61 % du tonnage destiné à l'Europe.

Le tableau 11-26 illustre le trafic maritime du Canada à destination des marchés d'outre-mer en 2000.

TABLEAU 11-26 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 2000

(Millions de tonnes)

Région de destination à l'étranger	*Région d'origine au Canada*		
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	5,9	51,6	57,5
Europe	29,6	9,1	38,7
Amérique du Sud et centrale	5,4	9,4	14,7
Moyen-Orient et Afrique	5,1	6,7	11,7
Inconnu	2,7	0,2	2,9
Total	**48,7**	**77,0**	**125,6**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

Importations

En 2000, les marchandises transportées par bateau en provenance d'outre-mer et déchargées dans les ports canadiens se sont chiffrées à 62,5 millions de tonnes, soit une hausse de 5,4 % par rapport à 1999. Le pétrole brut[10] a dominé les importations, avec 29 millions de tonnes, ou 47 % de toutes les marchandises déchargées en provenance d'outre-mer. Parmi les autres principaux produits déchargés, il faut mentionner (en millions de tonnes) : les marchandises conteneurisées (10,2), le fer et l'acier (4,6), l'alumine et la bauxite (2,8), le charbon (2,6) et le mazout (2,0). Plus de 16 % des marchandises étaient conteneurisées.

En outre, les ports canadiens de la côte Est ont déchargé plus de 88 % des marchandises en provenance de pays d'outre-mer. Celles-ci provenaient principalement d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique.

Le tableau 11-27 illustre le trafic maritime du Canada en provenance des marchés d'outre-mer en 2000.

10 Ce qui englobe les transbordements de pétrole brut de la mer du Nord.

TABLEAU 11-27 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 2000

(Millions de tonnes)

Région d'origine à l'étranger	*Région de destination au Canada*		
	Ports de l'Est	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Europe	24,7	0,3	25,0
Moyen-Orient et Afrique	13,3	0,2	13,5
Amérique du Sud et centrale	9,9	0,9	10,8
Asie et Océanie	4,0	5,5	9,5
Inconnue	3,6	0,1	3,7
Total	**55,5**	**7,0**	**62,5**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut que les totaux présentent certains écarts.

Source : Statistique Canada, cat. 54-205; Transports Canada

TRANSPORT AÉRIEN

FRET AÉRIEN

Le transport du fret aérien intérieur est assuré dans un environnement déréglementé qui n'impose aucune limite aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de passagers et à bord d'avions combi et d'avions-cargos. Les services de fret aérien transfrontaliers et internationaux sont offerts dans le cadre d'accords bilatéraux de transport aérien, d'accords internationaux et de politiques nationales. Le Canada acquiert les droits internationaux de services aériens réguliers tout-cargo par le biais de négociations bilatérales, et il appartient au ministre des Transports de désigner les transporteurs canadiens autorisés à exercer ces droits.

Air Canada, qui exploite le seul réseau national complet de services aériens réguliers, offre des services de fret aérien dans le cadre de ses services aériens passagers réguliers. En 2001, les recettes générées par le fret aérien ont représenté 6 % des recettes totales d'Air Canada.

Air NorTerra et First Air exploitent également des services de fret aérien dans le cadre de leurs services aériens réguliers. Ces exploitants d'avions à réaction de grande capacité, de même que quantité de petits exploitants, assurent des services de transport vitaux vers le Nord, où il n'existe bien souvent pas d'autre option de transport. On ne dispose pas de données sur les activités des transporteurs de fret régionaux et locaux, car ceux-ci ne sont pas tenus de fournir des données à ce sujet.

En outre, on recense 10 exploitants au Canada qui offrent des services de fret aérien. Leur flotte confondue de 50 avions à réaction de grande capacité est exploitée pour des compagnies de messageries, des transitaires, des groupeurs et des expéditeurs (voir tableau 10-17 pour une liste de ces exploitants). Les recettes confondues de ces exploitants au titre des services intérieurs et transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis se chiffrent à environ 300 millions $.

SERVICES INTÉRIEURS

Ventilé par secteur, le tableau 11-28 indique le volume de fret que les transporteurs aériens canadiens ont acheminé à bord de vols tout-cargo entre 1993 et 2000. Il y a eu très peu de changements dans le volume total de fret aérien transporté entre 1999 et 2000. Le volume de fret aérien intérieur a baissé de 0,6 %, pour passer à 517 741 tonnes, soit 61 % du volume total transporté en 2000. Au cours de la même période, le fret aérien transfrontalier a augmenté de 10,5 %, alors que le fret international a augmenté pour sa part de 0,3 %.

TABLEAU 11-28 : MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS, PAR SECTEUR, 1993 – 2000

(Tonnes)

Année	*Intérieur*	*Transfrontalier*	*International (autre)*	*Total*
1993	401 430	68 617	154 514	624 561
1994	424 585	59 758	169 102	653 445
1995	427 156	81 699	183 724	692 579
1996	449 817	80 293	195 737	725 847
1997	513 928	77 387	222 452	813 767
1998	500 606	94 176	233 911	828 693
1999	521 043	90 584	234 547	846 174
2000[1]	517 741	100 060	235 309	853 110

Note : Pour 1995 à 1999, transporteurs des niveaux I à III; pour 1993 et 1994, transporteurs des niveaux I à IV.

1 Données préliminaires pour 2000.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206 et base de données interne

Le tableau 11-29 illustre les recettes d'exploitation résultant du fret transporté par les transporteurs aériens du Canada à bord de vols tout-cargo, par secteur, entre 1993 et 2000. Les recettes d'exploitation du fret aérien ont diminué de 11,2 % entre 1999 et 2000. Au cours de la même période, les recettes liées au transport de marchandises du secteur intérieur ont diminué de 8,8 %, atteignant 754 millions $. En 2000, les recettes intérieures ont représenté 71 % de l'ensemble des recettes d'exploitation du fret aérien. Entre 1999 et 2000, les recettes du secteur international ont augmenté de 16,5 %.

TABLEAU 11-29 : RECETTES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS PAR SECTEUR, 1993 – 2000

(Millions de dollars)

Année	*Intérieur*	*International*[1]	*Total*
1993	588,8	224,9	813,7
1994	562,7	296,4	859,1
1995	694,2	292,3	986,5
1996	655,3	350,5	1 005,7
1997	709,0	357,3	1 066,3
1998	762,0	347,7	1 109,7
1999	827,1	369,2	1 196,3
2000[2]	754,0	308,3	1 062,3

1 Comprend les vols transfrontaliers et autres services internationaux.

2 Données préliminaires.

Source : Statistique Canada, cat. 51-206

SERVICES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

De 1997 à 2001, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 10 %, passant de 29,1 milliards $ à 42,9 milliards $. Cette croissance a été essentiellement alimentée par les exportations, qui ont presque doublé de valeur, passant de 12 milliards $ à 22 milliards $ au cours de cette période. Le taux de croissance du transport de fret aérien a été supérieur à la croissance moyenne de 7 % du commerce entre le Canada et les États-Unis au cours de la même période. C'est ainsi que la part relative du transport aérien dans le commerce Canada–États-Unis a atteint un sommet de 8,1 % en 2000.

En outre, les exportations et les importations par avion ont été équilibrées en 2001, avec entre 21 milliards $ et 22 milliards $ dans chaque sens. Parmi les principaux produits expédiés vers les États-Unis par avion, il faut mentionner les « appareils électriques et électroniques », avec 7,2 milliards $, suivis des « autres machines et équipements », d'une valeur de 4,5 milliards $. Ces deux groupes de produits ont affiché une croissance moyenne confondue de 28 % entre 1997 et 2000. Un troisième groupe constitué d'une variété de biens manufacturés (essentiellement du matériel de transport et des équipements d'avionnerie de grande valeur) s'est chiffré à 11,5 milliards $.

Les mêmes groupes de produits ont alimenté les importations par avion en provenance des États-Unis. Les « appareils électriques et électroniques » ont pris la première place, avec 8,4 milliards $, suivis des « biens manufacturés – matériel de transport », avec 6,7 milliards $, et des « autres machines et équipements », avec 5,8 milliards $. Aussi bien sur le plan des exportations que des importations, ces groupes de produits ont représenté plus de 90 % de la totalité du commerce par avion entre le Canada et les États-Unis.

L'année 2001 a toutefois été marquée par une pause dans la croissance de l'économie. Au début de l'année, l'économie des États-Unis a entamé une phase de ralentissement. Ce ralentissement a été accentué par les attaques terroristes du 11 septembre, qui ont paralysé l'industrie du transport aérien pendant un court laps de temps. C'est ainsi que, pour la première fois en 10 ans, le commerce par avion entre le Canada et les États-Unis a affiché une baisse de valeur de 10 %, passant de 48 milliards $ à 43 milliards $.

Le tableau 11-30 illustre les résultats du commerce par avion entre le Canada, les États-Unis et d'autres pays entre 1997 et 2001. La figure 11-3 illustre les variations mensuelles du commerce par avion entre le Canada et les États-Unis depuis deux ans.

TABLEAU 11-30 : VALEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL DU CANADA PAR AVION, 1997 – 2001

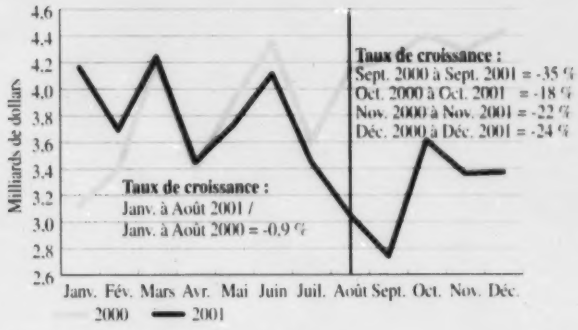
(Milliards de dollars)

	Exportations par avion[1]	*Importations par avion*	*Total par avion*	*Tous les modes*	*Part de l'avion (%)*
Canada – É.-U.					
1997	12,2	16,9	29,1	428,2	6,8
1998	14,0	18,7	32,7	473,5	6,9
1999	17,5	20,2	37,7	523,5	7,2
2000	23,8	23,6	47,5	588,9	8,1
2001[2]	21,8	21,1	42,9	569,9	7,5
Canada – Autres pays					
1997	8,9	19,5	28,4	142,7	19,9
1998	9,5	20,7	30,2	143,5	21,1
1999	9,8	24,4	34,1	151,6	22,5
2000	12,2	30,2	42,4	180,8	23,5
2001[2]	12,4	27,4	39,8	175,6	22,7

1 Ce qui comprend les exportations intérieures et les réexportations.
2 Données préliminaires pour 2001.

Source : Statistique Canada, cat. 65-202 et 65-203; Totalisations spéciales pour les exportations

FIGURE 11-3 : VALEUR DES BIENS TRANSPORTÉS PAR AVION ENTRE LE CANADA ET LES É.-U., 2000 – 2001



Note : Y compris les exportations et les importations aériennes.

Source : Transports Canada d'après Statistique Canada, Division du commerce international, Totalisations spéciales

AUTRES SERVICES INTERNATIONAUX

Les échanges commerciaux par avion entre le Canada et des pays autres que les États-Unis ont augmenté au rythme moyen de 9 % entre 1997 et 2000, passant de 28,4 milliards $ à 39,8 milliards $. Ce taux a été supérieur à la croissance moyenne de 5 % qui a caractérisé le total des échanges commerciaux entre le Canada et des pays autres que les États-Unis au cours de la même période. C'est ainsi que la part de la valeur totale des échanges commerciaux par avion entre le Canada et ces autres pays est passée de 19,9 % à près de 23 %.

Comme l'indique le tableau 11-30, le commerce par avion entre le Canada et les autres pays en 2001 a été axé sur les importations. Les importations ont représenté 27 milliards $, soit plus de deux fois la valeur des exportations, qui a été de 12 milliards $. Les principaux produits importés par avion au Canada en provenance d'autres pays ont été les « appareils électriques et électroniques », avec 11,1 milliards $, suivis de « divers biens manufacturés – matériel de transport et équipements d'avionnerie de grande valeur », avec 8,7 milliards $, et d'« autres machines et équipements », avec 6,2 milliards $. Les mêmes groupes de produits ont dominé les exportations.

Plus de 85 % des biens expédiés par avion provenaient des provinces de l'Est ou leur étaient destinés. Comme prévu, les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié des produits par avion.

En 2001, les importations canadiennes par avion de produits étrangers ont été touchées par le ralentissement de l'économie des pays industrialisés et ont baissé de près de 10 % (pour passer de 30,2 milliards $ à 27,4 milliards $) par rapport à 2000. Les exportations ont maintenu leur valeur de 12 milliards $, soit le même niveau que l'année d'avant.

Les tableaux 11-31 et 11-32 illustrent les principaux points d'origine et de destination des échanges commerciaux par avion du Canada en 2000. La figure 11-4 indique les écarts mensuels du commerce par avion entre le Canada et des pays autres que les États-Unis au cours des deux dernières années.

TABLEAU 11-31 : TOTAL DES EXPORTATIONS PAR AVION SELON LES PRINCIPALES DESTINATIONS, 2000

	--------- (Milliards de dollars) --------- Province d'origine			
Destinations	*Provinces de l'Est*[1]	*Provinces de l'Ouest*[1]	*Total exportations par avion*	*Total (%)*
États-Unis	20,6	3,3	23,8	66,1
Europe de l'Ouest	6,5	1,2	7,7	21,4
Pays d'Asie	1,7	0,6	2,4	6,6
Autres pays	1,8	0,4	2,1	5,9
Total des exportations par avion	**30,6**	**5,5**	**36,1**	**100,0**

1 Ce qui comprend les exportations intérieures et les réexportations; font partie des provinces de l'Est, l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique; font partie des provinces de l'Ouest, la Colombie-Britannique, les provinces des Prairies et les Territoires.

Source: Statistique Canada, cat. 65-202 et totalisations spéciales

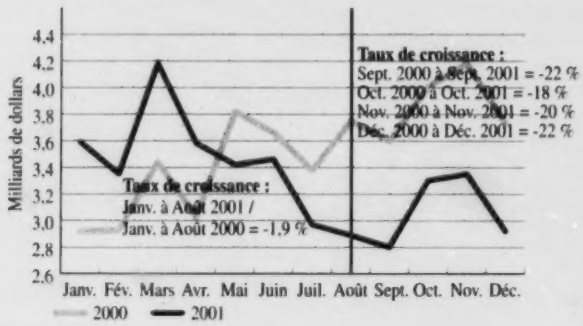
TABLEAU 11-32 : TOTAL DES IMPORTATIONS PAR AVION SELON LES PRINCIPAUX PAYS D'ORIGINE, 2000

	------- (Milliards de dollars) ------- Province de dédouanement			
Pays d'origine	*Provinces Est*[1]	*Provinces Ouest*[1]	*Total aérien*	*Total (%)*
États-Unis	19,2	4,5	23,6	43,9
Europe de l'Ouest	12,3	1,1	13,4	24,9
Pays d'Asie	10,0	1,6	11,6	21,6
Amérique latine	1,2	0,3	1,5	2,8
Autres pays	3,1	0,6	3,7	6,9
Total des importations par avion	**45,9**	**8,0**	**53,9**	**100,0**

1 Les provinces de l'Est englobent l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique. Les provinces de l'Ouest comprennent la Colombie-Britannique, les provinces des Prairies et les Territoires.

Source: Statistique Canada, cat. 65-203 et totalisations spéciales

FIGURE 11-4 : VALEUR DES BIENS TRANSPORTÉS PAR AVION ENTRE LE CANADA ET DES PAYS AUTRES QUE LES É.-U., 2000 – 2001



Note : Y compris les exportations et les importations aériennes.

Source : Transports Canada d'après Statistique Canada, Division du commerce international, totalisations spéciales

TRANSPORT DES PASSAGERS 12

Les volumes de transport de passagers sont liés à l'ensemble de l'activité économique. L'automobile est de loin le mode de transport le plus utilisé par les Canadiens pour effectuer leurs déplacements personnels.

Les Canadiens comptent sur les différents modes de transport (transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, y compris les véhicules de transport de passagers et les services de transport en commun urbains et interurbains) pour leurs déplacements personnels. Ce chapitre présente un aperçu du transport des passagers au Canada.

TRANSPORT FERROVIAIRE

TRAFIC FERROVIAIRE VOYAGEURS

En 2000, les compagnies de chemin de fer de classe I et II ont transporté 4,3 millions de voyageurs, soit une hausse de près de 5 % du trafic passagers interurbain par rapport à l'année précédente. VIA Rail a transporté près de 92 % de ces voyageurs, les 8 % restants ont été transportés par Algoma Central Railway, BC Rail, Ontario Northland et le Chemin de fer North Shore et Labrador au Québec.

Les voyageurs-kilomètres ont légèrement augmenté en 2000, pour atteindre 1,61 milliard. Les résultats de VIA Rail ont progressé de 1,2 % et ceux des compagnies de chemin de fer de classe II, de 0,9 %.

TABLEAU 12-1 : VOYAGEURS ET VOYAGEURS-KILOMÈTRES – VIA RAIL ET COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE CLASSE II, 1996 – 2000

Voyageurs transportés	*VIA Rail*	*Classe II*	*Total*
1996	3 666 000	323 405	3 989 405
1997	3 764 983	339 196	4 104 179
1998	3 646 000	334 280	3 980 280
1999	3 757 000	345 874	4 102 874
2000	3 957 000	347 821	4 304 821
Voyageurs-kilomètres	*VIA Rail*	*Classe II*	*Total*
1996	1 436 197 898	77 137 263	1 513 335 161
1997	1 423 479 252	91 113 448	1 514 592 700
1998	1 377 598 464	80 233 805	1 457 832 269
1999	1 498 299 264	93 978 663	1 592 277 927
2000	1 516 002 048	94 829 218	1 610 831 266

Source : Transports Canada

Le tableau 12-1 illustre les hausses relatives du nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètres.

En raison des événements du 11 septembre et de l'augmentation du trafic ferroviaire voyageurs qui a suivi, on peut s'attendre à une augmentation des chiffres en 2001. Dans la semaine qui a suivi le 11 septembre, par exemple, VIA Rail a transporté 40 % de voyageurs de plus dans le centre du Canada et jusqu'à 70 % de plus dans le Canada atlantique.

Le trafic des trains de banlieue à Vancouver, Montréal et Toronto a augmenté de 6,8 % entre 1999 et 2000. Le trafic a légèrement diminué en 2001, ce qui reflète la baisse du nombre d'usagers du réseau GO Transit de Toronto et du système West Coast Express de Vancouver. La société GO Transit de Toronto a été le principal pourvoyeur de services de trains de banlieue, puisqu'elle a transporté 70 % de tous les passagers des trains de banlieue en 2000 et en 2001.

Le tableau 12-2 illustre le trafic voyageurs des trains de banlieue dans les trois plus grandes villes du Canada entre 1994 et 2001.

TABLEAU 12-2 : VOYAGEURS DES TRAINS DE BANLIEUE À TORONTO, MONTRÉAL ET VANCOUVER, 1994 – 2001

Année	*Voyageurs des trains de banlieue (milliers)*
1994	31 263
1995	29 559
1996	33 313
1997	37 091
1998	40 769
1999	43 914
2000	46 919
2001	46 785

Source : GO Transit, West Coast Express, Agence métropolitaine de transport (AMT)

TRANSPORT PAR AUTOBUS

ENQUÊTE SUR LES VÉHICULES AU CANADA

Sur les 17,3 millions de véhicules que comptait le parc canadien de véhicules en 2000, plus de 74 000 étaient des autobus. Le tableau 12-3 illustre la répartition des autobus, les véhicules-kilomètres et la distance moyenne parcourue par province en 2000. L'autobus moyen au Canada a parcouru 25 500 kilomètres, le kilométrage le plus élevé ayant été enregistré en Ontario, au Québec et au Yukon.

TABLEAU 12-3 : STATISTIQUES SUR LES AUTOBUS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000

Province	*Autobus immatriculés (milliers)*	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*	*Distance moyenne parcourue (milliers de kilomètres)*
Terre-Neuve	1,29	1,74	0,02	0,85	12,48
Île-du-Prince-Édouard	0,06	0,08	0,00	0,02	5,26
Nouvelle-Écosse	1,80	2,43	0,04	2,12	222,65
Nouveau-Brunswick	1,89	2,55	0,03	1,80	18,01
Québec	15,91	21,47	0,46	24,17	28,74
Ontario	26,13	35,26	0,72	38,07	27,56
Manitoba	3,45	4,65	0,06	3,22	17,67
Saskatchewan	3,79	5,11	0,09	4,65	23,22
Alberta	11,39	15,37	0,30	16,03	26,63
Colombie-Britannique	8,13	10,97	0,16	8,58	19,98
Yukon	0,23	0,31	0,01	0,44	36,36
Territoires du Nord-Ouest	0,05	0,06	0,00	0,04	14,89
Nunavut	0,00	0,01	-	-	-
Canada	**74,11**	**100,00**	**1,89**	**100,00**	**25,53**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-4 donne un aperçu de l'ensemble des activités des autobus dans toutes les provinces en 2000. Les autobus ont compté pour 1,4 % des achats totaux de carburant et leur consommation a été de 32,5 litres aux 100 kilomètres.

TABLEAU 12-4 : RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DES AUTOBUS, 2000

	Total	*Part du parc routier total (%)*
Véhicules (millions)	0,07	0,4
Véhicules-kilomètres (milliards)	1,8	0,6
Passagers-kilomètres (milliards)	29,1	5,8
Litres de carburant (milliards)	0,6	1,4
Distance parcourue (milliers de kilomètres)	24,2	
Personnes par véhicule	16,08	
Consommation de carburant (litres/100 km)	32,46	

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-5 illustre les activités des autobus en 2000 selon le type de services. Les autobus scolaires représentent près de 50 % du total des véhicules-kilomètres et plus de 60 % du total des passagers-kilomètres. Les transports en commun ont pour leur part assuré plus de 25 % des véhicules-kilomètres (on ne demande pas aux commissions de transport de tenir des statistiques sur les passagers-kilomètres), les entreprises d'autobus nolisés et les autres entreprises de transport par autobus constituant les 20 % restants. Les services interurbains ont représenté moins de 100 millions de véhicules-kilomètres et 1,8 milliard de passagers-kilomètres, soit environ 5 % de l'ensemble des activités de ce secteur. Le taux d'occupation des autobus a été en moyenne de 16 passagers par véhicule, les taux les plus élevés sont ceux des autobus nolisés, à 33 passagers par véhicule. Les services interurbains et les autobus scolaires ont transporté en moyenne 20 passagers par véhicule.

TABLEAU 12-5 : ACTIVITÉS DES AUTOBUS SELON LE TYPE DE SERVICES, 2000

	Véhicules-kilomètres (milliards)	*(%)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*(%)*	*Personnes/ véhicule*
Services urbains réguliers	0,5	27,2	-	0,0	0,0
Services interurbains réguliers	0,1	5,0	1,8	6,0	19,3
Autobus scolaires	0,9	46,7	18,2	61,0	20,7
Autobus nolisés	0,2	10,4	6,5	21,9	33,4
Autre	0,2	10,8	3,3	11,1	16,3
Total	**1,9**	**100,0**	**29,8**	**100,0**	**15,8**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-6 compare les caractéristiques du parc d'autobus en 2000 selon l'âge du véhicule. Près de 38 % du parc d'autobus en 2000 avait moins de six ans; ces véhicules ont effectué près de 50 % des véhicules-kilomètres. Les véhicules plus récents ont été utilisés en moyenne 65 % de plus que les autobus plus anciens en 2000 (33 000 kilomètres contre 20 000 kilomètres) et leur consommation de carburant a été inférieure de 16 % (28,5 litres aux 100 kilomètres contre 34,2 litres aux 100 kilomètres).

TABLEAU 12-6 : CARACTÉRISTIQUES DES AUTOBUS SELON L'ÂGE DU VÉHICULE, 2000

Âge du véhicule	*Nombre de véhicules (milliers)*	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Distance parcourue (milliers de kilomètres)*	*Consommation de carburant (litres/100 km)*
2 ans ou moins	15	19,6	0,42	28,2	29,1
3 à 5 ans	14	17,9	0,51	37,1	28,1
6 à 9 ans	18	23,5	0,45	25,1	28,8
10 à 13 ans	17	22,6	0,28	15,9	37,6
14 ans ou plus	13	16,5	0,22	17	41,2
Total	**77**	**100**	**1,88**	**24,5**	**31,4**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

CARACTÉRISTIQUES RELATIVES AUX CHAUFFEURS ET AUX DÉPLACEMENTS

Le tableau 12-8 illustre les véhicules-kilomètres estimatifs des autobus selon le jour de la semaine pour l'an 2000. Les autobus, compte tenu de l'importance relative des transports en commun et des autobus

LES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE 2001

Les événements du 11 septembre 2001 ont eu des répercussions directes sur les exploitants de services d'autobus réguliers et nolisés. Alors que les exploitants de services réguliers ont généralement signalé des hausses de courte durée du nombre de voyageurs immédiatement après le 11 septembre, les exploitants de services d'autobus nolisés ont en général signalé des annulations et une baisse importante du tourisme récepteur (visites de non-résidents au pays).

Les données sur les voyages internationaux révèlent une baisse importante du nombre d'arrivées en provenance des États-Unis par autobus et du nombre d'arrivées en provenance des principales villes d'outre-mer entre septembre et novembre 2001. Ces baisses ont surtout touché le secteur du transport par autobus nolisés haut de gamme, qui dessert le tourisme récepteur en provenance d'outre-mer et assure des voyages aller-retour entre le Canada et plusieurs villes des États-Unis.

Le tableau 12-7 compare la baisse du trafic à l'arrivée entre septembre et novembre 2000 et 2001.

TABLEAU 12-7 : INDICATEURS CHOISIS DU TRAFIC À L'ARRIVÉE, SEPTEMBRE-NOVEMBRE 2001, PAR RAPPORT À 2000

	Septembre			*Octobre*			*Novembre*		
Indicateur	*2000 (milliers)*	*2001 (milliers)*	*Changement (%)*	*2000 (milliers)*	*2001 (milliers)*	*Changement (%)*	*2000 (milliers)*	*2001 (milliers)*	*Changement (%)*
Canadiens rentrant des États-Unis par autobus	118	90	(23,4)	132	80	(39,8)	104	76	(22,6)
Entrée en provenance :									
Asie	167	114	(31,7)	121	74	(39,2)	73	47	(34,8)
Europe	339	274	(19,3)	191	152	(20,3)	99	80	(19,4)

Source : Statistique Canada cat. 66-001, voyages internationaux, vol. 17, nos. 9-11

TABLEAU 12-8 : UTILISATION DES AUTOBUS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE, 2000

	Véhicules-kilomètres	
	(milliards)	*Part (%)*
Dimanche	0,1	5,2
Lundi	0,3	16,4
Mardi	0,3	17,8
Mercredi	0,4	18,9
Jeudi	0,3	18,5
Vendredi	0,3	17,6
Samedi	0,1	5,5
Total	**1,9**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

scolaires, ont été surtout utilisés les jours de semaine, avec à peine plus de 10 % de l'activité enregistrée les fins de semaine.

Le tableau 12-9 illustre les véhicules-kilomètres parcourus par les autobus selon l'heure de la journée pour l'an 2000. Plus de 85 % des déplacements en autobus ont eu lieu entre 6 h 00 et 18 h 00.

TABLEAU 12-9 : UTILISATION DES AUTOBUS SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE, 2000

	Véhicules-kilomètres	
Heure de la journée	*(milliards)*	*Part (%)*
0 h 00 à 5 h 59	0,1	3,9
6 h 00 à 11 h 59	0,8	43,1
12 h 00 à 17 h 59	0,8	42,6
18 h 00 à 23 h 59	0,2	10,4
Total	**1,9**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-10 illustre la répartition des véhicules-kilomètres parcourus par les autobus selon la longueur du déplacement en 2000. Plus de 60 % du total des déplacements assurés par des autobus ont été supérieurs à 80 kilomètres en 2000, ce qui prouve que les autobus servent principalement aux déplacements sur de longues distances.

TABLEAU 12-10 : UTILISATION DES AUTOBUS SELON LA LONGUEUR DU DÉPLACEMENT, 2000

	Véhicules-kilomètres	
Longueur du déplacement	*(milliards)*	*Part (%)*
0 à 4 kilomètres	0,0	0,1
5 à 24 kilomètres	0,1	5,5
25 à 79 kilomètres	0,6	33,6
80 kilomètres et plus	1,1	60,9
Total	**1,9**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

SERVICES INTERURBAINS D'AUTOBUS

L'industrie du transport par autobus est un élément essentiel du réseau canadien de transports commerciaux interurbains. Le vaste réseau routier du pays permet aux autobus d'offrir un très large éventail de services flexibles. Les transporteurs interurbains réguliers parcourent plus de 150 millions de kilomètres par an et relient quantité de villes et villages aux grands centres urbains.

SERVICES RÉGULIERS D'AUTOBUS

Le tableau 12-11 illustre les recettes des services d'autobus réguliers par gamme de services entre 1995 et 2000. Après une baisse entre 1996 et 1999, les recettes ont augmenté de 14,7 % en 2000, pour atteindre 270,5 millions $. Les exploitants d'autobus scolaires ont touché 60 % des recettes totales des services interurbains réguliers en 2000.

TABLEAU 12-11 : RECETTES DES SERVICES INTERURBAINS RÉGULIERS PAR GAMME DE SERVICES, 1995 – 2000

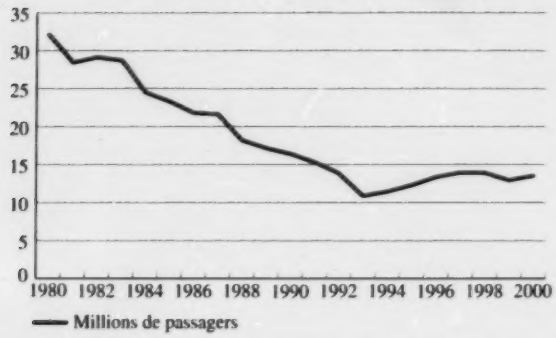
(Millions de dollars)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Interurbains réguliers	207,9	193,5	189,3	82,5	65,9	72,8
Autobus scolaires	24,6	29,5	17,6	123,8	143,1	163,7
Autobus nolisés	12,2	24,6	33,2	32,0	25,0	29,0
Autres services d'autobus	1,1	,3	1,2	1,9	1,8	5,0
Total	**245,8**	**247,9**	**241,3**	**240,1**	**235,8**	**270,5**

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

Le nombre de voyageurs qui utilisent les services interurbains réguliers baisse régulièrement depuis la fin des années 1970. (Cette baisse est attribuable en partie à la reclassification de certaines activités interurbaines dans la catégorie des services de transport en commun.) Comme en témoigne la figure 12-1, le nombre de voyageurs depuis quelques années reste stable, oscillant entre 12 et 14 millions de voyageurs par an. Après la baisse de près de 1 million de voyageurs enregistrée en 1999, il y a eu une hausse modérée de 568 milliers de voyageurs en 2000.

FIGURE 12-1 : VOYAGEURS EMPRUNTANT LES SERVICES INTERURBAINS RÉGULIERS, 1980 – 2000



Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

EXPLOITANTS DE SERVICES D'AUTOBUS NOLISÉS

Les exploitants de services d'autobus nolisés ont généré les deux tiers de leurs recettes en offrant des services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette. Ils ont aussi tiré une part importante de leurs recettes d'autres services, dont 9 % des services interurbains et 10 % d'autres services de transport de voyageurs par autobus.

Les recettes des services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette sont passées à 449 millions $ en 2000, soit une hausse de 27 % par rapport à 1999. Le tableau 12-12 illustre les recettes de l'industrie des services d'autobus nolisés par gamme de services entre 1995 et 2000.

TABLEAU 12-12 : RECETTES DES EXPLOITANTS DE SERVICES D'AUTOBUS NOLISÉS PAR GAMME DE SERVICES, 1995 – 2000

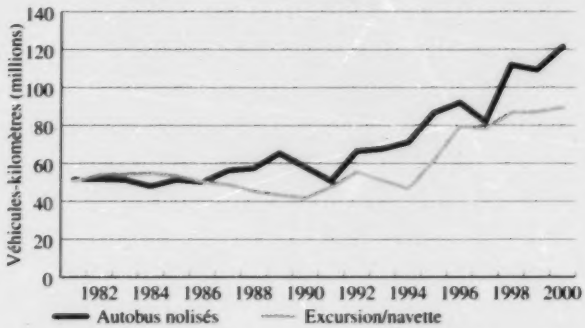
(Millions de dollars)

	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Interurbains réguliers	24,9	25,8	21,0	14,6	9,7	14,8
Autobus nolisés	185,7	185,0	163,7	202,2	184,0	223,3
Navette et d'excursion	11,9	18,3	17,0	20,6	21,8	28,1
Transport scolaire	91,8	101,9	110,9	126,0	132,7	178,0
Transport en commun	3,6	3,2	3,7	5,3	4,2	4,8
Total	**317,9**	**334,2**	**316,4**	**368,7**	**352,4**	**449,0**

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

Comme l'illustre la figure 12-2, le nombre de véhicules-kilomètres a plus que doublé depuis 1991. En 2000, le nombre total de véhicules-kilomètres, services d'autobus nolisés, d'excursion et de navette confondus, s'est chiffré à 210,8 millions de kilomètres. Une augmentation du nombre annuel de véhicules-kilomètres est révélatrice de l'expansion des services d'autobus nolisés.

FIGURE 12-2 : VÉHICULES-KILOMÈTRES DES EXPLOITANTS DE SERVICES D'AUTOBUS NOLISÉS, 1981 – 2000



Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

TRANSPORTS EN COMMUN

Les recettes des transports en commun ont atteint près de 2 milliards $ en 2000, soit une hausse de 7,7 % par rapport à 1999. Les entreprises de transport en commun assurent la majorité des services de transport en commun, représentant 97 % des recettes totales de cette gamme de services en 2000. Les exploitants d'autobus scolaires se classent au deuxième rang des fournisseurs de services de transport en commun, représentant 2,4 % de ces services.

Le tableau 12-13 illustre les recettes du secteur des transports en commun par type de service entre 1995 et 2000.

Le nombre de voyageurs qui utilisent les transports en commun a augmenté chaque année depuis 1996. En 2000, 1,49 milliard de voyageurs ont emprunté les transports en commun, soit le nombre le plus élevé

TABLEAU 12-13 : RECETTES DES TRANSPORTS EN COMMUN PAR GAMME DE SERVICES, 1995 – 2000

(Millions de dollars)

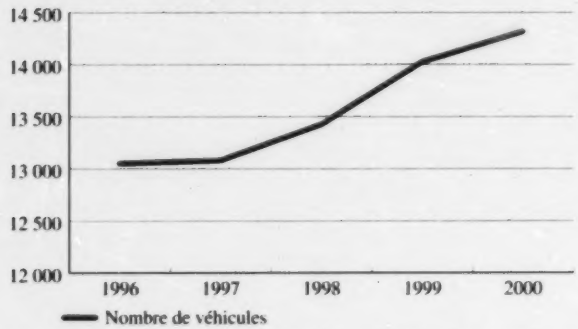
	1995	*1996*	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Interurbains réguliers	6,6	3,8	3,6	2,5	2,2	5,4
Transport scolaire	16,8	26,3	41,5	35,3	36,8	46,9
Autobus nolisés	6,0	7,4	6,4	7,9	16,8	15,4
Autobus urbains	1 454,4	1 531,5	1 620,8	1 648,3	1 761,3	1 888,5
Total	**1 483,8**	**1 568,9**	**1 672,2**	**1 694,0**	**1 817,0**	**1 956,2**

Source : Statistique Canada, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, cat. 53-215

depuis 1990. Le nombre d'usagers en 2000 a augmenté de 10,4 %.

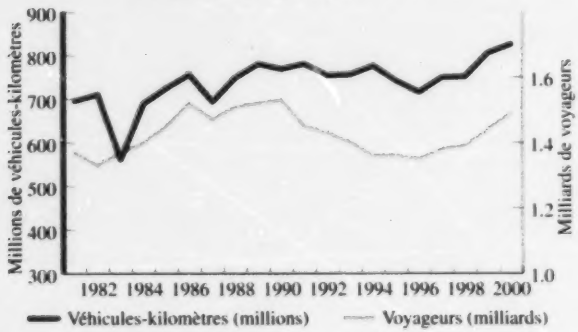
Comme l'illustre la figure 12-3, le parc de véhicules de transport en commun se chiffrait à 14 313 véhicules en 2000, soit une augmentation de près de 10 % depuis 1996. Parallèlement à cette augmentation de la taille du parc, la distance totale parcourue a elle aussi augmenté, passant de 716 millions de véhicules-kilomètres en 1996 à 826 millions de véhicules-kilomètres en 2000, soit une hausse de 15 %. La figure 12-4 illustre la dynamique des transports en commun selon le nombre de voyageurs et de véhicules-kilomètres entre 1981 et 2000.

FIGURE 12-3 : TAILLE DU PARC DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN, 1996 – 2000



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

FIGURE 12-4 : TENDANCE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1981 – 2000



Source : Statistique Canada, cat. 53-215, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain

Le tableau 12-14 illustre les changements survenus dans la composition du parc de véhicules de transport en commun entre 1996 et 2000. Le principal changement dans la composition du parc au cours de cette période a été le remplacement des autobus classiques par les autobus à plancher surbaissé plus accessibles.

TABLEAU 12-14 : COMPOSITION DU PARC DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN, 1996 – 2000

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Nombre de transporteurs ayant fourni des données	77	65	62	66	67
Autobus classiques	9 622	9 030	8 554	8 234	8 172
Autobus à plancher surbaissé	499	1 019	1 827	2 453	2 724
Trolleybus	319	322	315	304	303
Autobus articulés	287	287	297	325	347
Véhicules légers sur rail	520	520	520	520	521
Véhicules lourds sur rail	1 373	1 381	1 395	1 419	1 431
Matériel de train de banlieue	359	336	346	505	531
Autres	70	182	169	262	284
Total des véhicules	**13 049**	**13 077**	**13 423**	**14 022**	**14 313**

Source : Statistique Canada, cat. 53-215

TRANSPORT PAR VÉHICULE AUTOMOBILE

Enquête sur les véhicules au Canada

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) de 2000 fournit des estimations nationales sur les principales caractéristiques et l'utilisation des véhicules automobiles, notamment sur leur type, les déplacements et les conducteurs.

Le parc canadien de véhicules automobiles comprenait 17,3 millions de véhicules en 2000, dont 16,6 millions étaient des véhicules légers de moins de 4 500 kg. Le tableau 12-15 contient des statistiques sur les véhicules légers par province en 2000.

TABLEAU 12-15 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2000

Province	*Immatriculations véhicules légers (milliers)*	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*	*Distance moyenne parcourue (milliers de kilomètres)*
Terre-Neuve	240,5	1,4	4,8	1,7	20,0
Île-du-Prince-Édouard	71,7	0,4	1,2	0,4	16,5
Nouvelle-Écosse	501,4	3,0	8,5	3,0	17,0
Nouveau-Brunswick	422,9	2,5	8,2	2,9	19,3
Québec	3 781,5	22,7	62,9	22,3	16,6
Ontario	6 268,6	37,7	106,5	37,8	17,0
Manitoba	581,8	3,5	9,3	3,3	16,0
Saskatchewan	615,8	3,7	10,5	3,7	17,1
Alberta	1 909,8	11,5	36,2	12,8	18,9
Colombie-Britannique	2 206,5	13,3	33,3	11,8	15,1
Yukon	21,3	0,1	0,3	0,1	15,0
Territoires du Nord-Ouest	17,9	0,1	0,2	0,1	12,5
Nunavut	2,5	0,0	0,0	0,0	10,1
Canada	16 642,1	100,0	282,0	100,0	16,9

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Les propriétaires de véhicules en Ontario et au Québec possèdent près de 60 % de tous les véhicules légers en circulation. Les provinces de l'Atlantique ont quant à elles 6 % du parc global, alors que les provinces des Prairies en ont moins de 20 %. La Colombie-Britannique représente 13 % du parc total, et les Territoires, environ 0,3 %.

Les véhicules-kilomètres annuels parcourus par les véhicules légers se sont chiffrés à 282 milliards en 2000. La répartition par province et territoire est essentiellement proportionnelle à la population. L'Ontario a enregistré le plus grand nombre de véhicules-kilomètres, soit 106,5 milliards, ou 38 % du total. Le Québec s'est classé au deuxième rang avec 62,9 milliards, ou 22 %, suivi de l'Alberta avec 36,2 milliards, ou 13 %, et la Colombie-Britannique avec 33,3 milliards, ou 12 %. La part des autres provinces a totalisé moins de 15 %.

En 2000, la distance moyenne provinciale parcourue par les véhicules légers a été de près de 17 000 kilomètres. Terre-Neuve vient en tête de liste pour l'utilisation des véhicules légers avec 20 000 kilomètres parcourus, la Colombie-Britannique se situant à l'autre extrémité de l'échelle, avec légèrement plus de 15 000 kilomètres.

Le tableau 12-16 donne une ventilation des activités des véhicules selon le type dans toutes les provinces. En 2000, le parc de véhicules du Canada comptait 10 millions d'automobiles, 400 000 familiales, 2,75 millions de camionnettes légères, 2,2 millions de fourgonnettes et 1,14 million de véhicules loisir-travail.

TABLEAU 12-16 : RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DES VÉHICULES SELON LE TYPE, 2000

	Automobile	*Familiale*	*Fourgonnette*	*Véhicule loisir-travail*	*Camionnette*	*Total*
Véhicules (millions)	10,05	0,41	2,20	1,14	2,75	16,55
Part %	60,73	2,48	13,29	6,89	16,62	100,00
Véhicles-kilomètres (milliards)	161,00	7,80	42,70	22,10	47,00	280,60
Part %	57,38	2,78	15,22	7,88	16,75	100,00
Passagers-kilomètres (milliards)	268,80	13,80	85,50	36,70	67,00	471,80
Part %	56,97	2,92	18,12	7,78	14,20	100,00
Litres de carburant (milliards)	16,30	0,90	5,00	3,10	6,30	31,60
Part %	51,58	2,85	15,82	9,81	19,94	100,00
Distance parcourue (milliers de kilomètres)	16,00	18,90	19,40	19,40	17,10	18,16
Personnes par véhicule	1,67	1,78	2,00	1,65	1,43	1,71
Consommation de carburant (litres/100km)	10,14	11,49	11,81	14,20	13,36	12,20

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Les automobiles et les familiales ont représenté près de 170 milliards de véhicules-kilomètres, suivies des camionnettes, avec 47 milliards, des fourgonnettes, avec 43 milliards, et des véhicules loisir-travail, avec 22 milliards. Ensemble, les fourgonnettes et les camionnettes légères ont représenté près de 112 milliards de véhicules-kilomètres.

On a estimé à plus de 283 milliards les passagers-kilomètres parcourus en 2000 par les automobiles et les familiales. Quant aux fourgonnettes et aux camionnettes légères, elles ont représenté près de 190 milliards de passagers-kilomètres.

Sur le plan de l'utilisation moyenne, les automobiles ont parcouru 16 000 kilomètres par an et ont ainsi été les véhicules les moins utilisés. Tous les autres véhicules légers ont fait l'objet d'une utilisation plus intensive, soit près de 20 000 kilomètres par an en moyenne.

Le taux d'occupation des véhicules légers s'est chiffré à environ 1,68 personne par véhicule. Il n'est pas étonnant que les fourgonnettes à places multiples aient enregistré le plus fort taux d'occupation, mais celui-ci n'a cependant été que de 2 personnes par véhicule. Les camionnettes ont pour leur part enregistré le taux d'occupation le plus faible, 1,43 personne par véhicule.

La consommation de carburant des automobiles et des familiales est estimée à 10,2 litres aux 100 kilomètres. Les camions légers et les fourgonnettes ont consommé 14,5 milliards de litres du carburant acheté. La consommation des camionnettes a été en moyenne de 13 litres aux 100 kilomètres, celle des fourgonnettes, de 11,8 litres aux 100 kilomètres, et celle des véhicules loisir-travail, de 14,2 litres aux 100 kilomètres.

Le tableau 12-17 compare les caractéristiques du parc des véhicules légers selon l'âge du véhicule. Près de 40 % des véhicules légers avaient moins de six ans, et 20 % moins de trois ans. En moyenne, ce sont ces véhicules qui ont eu la meilleure consommation de carburant et qui ont été les plus utilisés. Les véhicules légers âgés de six ans ou moins ont été conduits en moyenne 20 000 kilomètres par an, alors que les véhicules légers de sept ans ou plus n'ont été conduits qu'environ 14 000 kilomètres par an. La consommation de carburant des véhicules âgés de moins de six ans est inférieure de près de 9 % à celle des véhicules de plus de six ans.

TABLEAU 12-17 : CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES SELON L'ÂGE DU VÉHICULE, 2000

Âge du véhicule	*Nombre de véhicules (milliers)*	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Distance parcourue (milliers de kilomètres)*	*Consommation de carburant (litres/100km)*
2 ans ou moins	3 514	20,9	69,71	19,8	10,7
3 à 5 ans	3 018	18,0	64,43	21,3	10,8
6 à 9 ans	4 172	24,9	72,01	17,3	11,3
10 à 13 ans	3 735	22,3	51,26	13,7	12,3
14 ans ou plus	2 346	14,0	24,01	10,2	12,0
Total	**16 784**	**100,0**	**281,42**	**16,8**	**11,3**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

TABLEAU 12-18 : UTILISATION DES VÉHICULES SELON L'ÂGE DU CONDUCTEUR, 2000

	Population		Véhicules-kilomètres			Passagers-kilomètres		
Groupe d'âge	*(milliers)*	*Part (%)*	*(milliards)*	*Part (%)*	*Par habitant*	*(milliards)*	*Part (%)*	*Par habitant*
16 à 19	7 943	25,8	6,4	2,1	800	11,0	2,2	1 390
20 à 24	2 081	6,8	14,5	4,7	6 549	20,7	4,1	9 923
25 à 34	4 393	14,3	50,5	16,3	9 681	71,1	14,1	16 196
35 à 44	5 307	17,3	92,4	29,8	15 748	163,0	32,3	30 708
45 à 54	4 365	14,2	77,5	25,0	16 215	123,1	24,4	28 210
55 à 64	2 812	9,1	39,3	12,7	12 772	66,9	13,3	23 800
65 à 74	2 135	6,9	22,8	7,4	10 490	39,0	7,7	18 264
75 à 84	1 299	4,2	5,7	1,9	4 405	9,0	1,8	6 921
85 et plus	416	1,4	0,5	0,2	1 248	1,0	0,2	2 479
Total	**30 750**	**100,0**	**309,8**	**100,0**	**9 152**	**504,9**	**100,0**	**16 419**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada et calculs de Transports Canada. Données sur la population : Statistique Canada, statistiques démographiques annuelles.

TABLEAU 12-19 : UTILISATION DES VÉHICULES SELON LE GROUPE D'ÂGE ET LE SEXE DU CONDUCTEUR, 2000

	Population		Véhicules-kilomètres			Passagers-kilomètres		
Sexe et groupe d'âge	*(milliers)*	*Part (%)*	*(milliards)*	*Part (%)*	*Par habitant*	*(milliards)*	*Part (%)*	*Par habitant*
Homme, 16 à 24 ans	5 138	16,7	11,1	3,6	2 155	17,3	3,4	3 368
Homme, 25 à 54	7 065	22,9	155,2	50,1	21 972	243,8	48,3	34 507
Homme, 55 et plus	3 030	9,9	52,7	17,0	17 405	91,0	18,0	30 020
Homme – total	15 233	49,5	219,0	70,7	14 379	352,0	69,7	23 111
Femme, 16 à 24 ans	4 885	15,9	9,8	3,2	2 001	14,4	2,8	2 945
Femme, 25 à 54	7 000	22,8	65,3	21,1	9 327	113,5	22,5	16 208
Femme, 55 et plus	3 632	11,8	15,7	5,1	4 318	25,0	4,9	6 880
Femme – total	15 517	50,5	90,7	29,3	5 848	152,8	30,3	9 849
Total	**30 750**	**100,0**	**309,8**	**100,0**	**20 227**	**504,9**	**100,0**	**16 419**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada et calculs de Transports Canada

CARACTÉRISTIQUES RELATIVES AUX CONDUCTEURS ET AUX DÉPLACEMENTS

Le tableau 12-18 contient des estimations sur les véhicules-kilomètres et les passagers-kilomètres selon l'âge du conducteur en 2000. Ce sont les conducteurs âgés de 35 à 54 ans qui ont représenté la majeure partie des véhicules-kilomètres et des passagers-kilomètres. Les conducteurs âgés de 35 à 44 ans forment la part individuelle la plus élevée (30 % des véhicules-kilomètres et 32 % des passagers-kilomètres). Les conducteurs âgés de moins de 25 ans représenté pour environ 7 % des activités en 2000, alors que les conducteurs âgés de plus de 65 ans ont été responsables de près de 10 %. Les déplacements par habitant, cependant, ont été les plus élevés dans la tranche d'âge des 35 à 54 ans. Les conducteurs âgés de 35 à 44 ans ont représenté environ 16 000 véhicules-kilomètres et plus de 30 000 passagers-kilomètres par an, alors que les conducteurs âgés de 45 à 54 ans n'ont représenté que 16 000 véhicules-kilomètres et 28 000 passagers-kilomètres en 2000. Les déplacements par habitant ont été les moins nombreux dans la tranche d'âge des moins de 20 ans (800 véhicules-kilomètres et 1 400 passagers-kilomètres) et les deux groupes de plus de 75 ans ont enregistré respectivement 4 400 et 1 250 véhicules-kilomètres et 7 000 et 2 500 passagers-kilomètres.

Le tableau 12-19 donne une ventilation de l'utilisation des véhicules en 2000 selon le sexe et le groupe d'âge. Ce qu'il y a de frappant, c'est l'écart important dans l'utilisation absolue et par habitant des véhicules entre les hommes et les femmes. Dans l'ensemble, les hommes ont représenté près de 70 % de l'utilisation des véhicules et, par habitant, ils ont conduit près de deux fois et demie plus que les femmes (14 400 véhicules-kilomètres contre 5 800 véhicules-kilomètres). Cet écart était particulièrement marqué chez les plus de 55 ans, où les hommes ont conduit 17 000 véhicules-kilomètres en moyenne alors que les femmes n'en ont conduit qu'à peine 4 300. Dans la tranche d'âge des 25 à 54 ans, les hommes ont conduit 22 000 véhicules-kilomètres en moyenne alors que les femmes en ont conduit 9 300. Il n'y a pas eu d'écart appréciable dans l'utilisation des véhicules entre les hommes et les femmes âgés de moins de 25 ans.

Le tableau 12-20 illustre les véhicules-kilomètres estimatifs par jour de la semaine en ce qui concerne les véhicules légers en 2000. L'utilisation des véhicules légers est répartie très équitablement entre les jours de la semaine, mais elle affiche des pics le jeudi et le vendredi, chacune de ces journées représentant plus de 15 % du total des véhicules-kilomètres. Les véhicules légers ont été utilisés le moins souvent le dimanche, soit à peine 12,5 % du total des véhicules-kilomètres.

TABLEAU 12-20 : UTILISATION DES VÉHICULES SELON LE JOUR DE LA SEMAINE, 2000

	Véhicules-kilomètres	
	(milliards)	*Part (%)*
Dimanche	35,3	12,5
Lundi	39,3	13,9
Mardi	40,1	14,3
Mercredi	39,6	14,1
Jeudi	43,3	15,4
Vendredi	45,3	16,1
Samedi	38,7	13,7
Total	**281,4**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-21 illustre les véhicules-kilomètres selon l'heure de la journée en 2000. Dans l'ensemble, environ 75 % de tous les déplacements ont eu lieu aux heures de clarté, l'après-midi, c'est-à-dire de midi à 17 h 59, représentant près de 45 % de l'ensemble des activités. C'est la période se situant tôt le matin, c'est-à-dire de minuit à 6 h 00 du matin, qui a enregistré le plus faible niveau d'activité, avec à peine 4 % du total des véhicules-kilomètres.

TABLEAU 12-21 : UTILISATION DES VÉHICULES SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE, 2000

Heure de la journée	------ *Véhicules-kilomètres* ------ *(milliards)*	*Part (%)*
0 h 00 à 5 h 59	9,2	3,3
6 h 00 à 11 h 59	87,4	31,0
12 h 00 à 17 h 59	127,7	45,4
18 h 00 à 23 h 59	57,2	20,3
Total	**281,4**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-22 illustre la répartition des véhicules-kilomètres selon la longueur du déplacement en 2000. Plus de 70 % des déplacements en véhicule en 2000 ont couvert une distance d'au moins 25 km. Les déplacements de 80 km ou plus ont représenté 38 %, soit la part la plus élevée des véhicules-kilomètres estimatifs parcourus par les véhicules légers.

TABLEAU 12-22 : UTILISATION DES VÉHICULES SELON LA LONGUEUR DU DÉPLACEMENT, 2000

Longueur du déplacement	------ *Véhicules-kilomètres* ------ *(milliards)*	*Part (%)*
0 à 4 kilomètres	7,2	2,6
5 à 24 kilomètres	73,4	26,1
25 à 79 kilomètres	94,5	33,6
80 kilomètres ou plus	106,4	37,8
Total	**281,4**	**100,0**

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada

Le tableau 12-23 analyse l'activité dans le groupe des véhicules légers selon la raison du déplacement. Les déplacements effectués pour se rendre au travail ou à l'école ou en revenir représentaient 22 % des véhicules-kilomètres, mais seulement 16 % des passagers-kilomètres. Les déplacements effectués pour magasiner représentaient plus d'un quart de l'activité, tandis que les déplacements effectués pour se rendre à des activités récréatives ou sociales représentaient environ 20 % des véhicules-kilomètres et 23 % des passagers-kilomètres. Les déplacements effectués pour toute autre raison non spécifiée représentaient le cinquième des véhicules-kilomètres et le quart des passagers-kilomètres. L'utilisation des véhicules légers pour se rendre au travail représentait 11,5 % des véhicules-kilomètres et 8 % des passagers-kilomètres. Dans l'ensemble, comme ils ont une importante composante interurbaine, les déplacements effectués pour se rendre à des activités récréatives ou sociales affichaient le taux d'occupation par véhicule le plus élevé (environ 2 personnes par véhicule), tandis que le plus bas taux d'occupation était enregistré dans les déplacements effectués pour se rendre au travail ou à l'école (seulement 1,3 personne par véhicule).

TABLEAU 12-23 : VÉHICULES LÉGERS, ACTIVITÉ SELON LA RAISON DU DÉPLACEMENT, 2000

But du déplacement	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*	*Personnes par véhicule*
Travail/école	61,0	21,7	76,9	16,2	1,26
Magasinage/courses	73,1	26,0	126,8	26,7	1,73
Activités récréatives/ sociales	54,9	19,5	111,0	23,4	2,02
Autre destination	59,8	21,3	120,6	25,4	2,02
Transport/livraison de marchandises	11,3	4,0	13,0	2,7	1,15
Appel de service	9,1	3,2	10,9	2,3	1,19
Autre type de travail	12,1	4,3	15,8	3,3	1,30
Total	**281,4**	**100,0**	**475,1**	**100,0**	**1,69**

Note : La catégorie « se rendre à la maison » a été attribuée à la catégorie « autre destination » en proportion des parts du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres représentées par les autres destinations pour mieux représenter la raison du déplacement.

Source : Statistique Canada, Enquête sur les véhicules au Canada; et calculs de Transports Canada

TRANSPORT MARITIME

TRAFIC DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Dans le secteur du transport maritime, c'est l'industrie des paquebots de croisière qui risque d'être le plus sérieusement et le plus immédiatement touchée par les événements du 11 septembre 2001. Dans les jours qui ont suivi, certaines croisières ont dû être annulées, les passagers n'étant pas en mesure de parvenir jusqu'aux paquebots en raison de l'annulation des vols. Par la suite, toutefois, les niveaux d'occupation se sont rétablis grâce aux rabais consentis par l'industrie. La récession économique aux États-Unis a aussi eu des conséquences sur l'industrie des croisières, vu que la grande majorité des passagers des paquebots de croisière qui font escale dans des ports canadiens de la côte Est et de la côte Ouest sont résidents des États-Unis.

En dépit de plusieurs départs annulés après le 11 septembre, le port de Vancouver a affiché sa 19e année de croissance consécutive en 2001, avec plus de 1 060 000 passagers, soit une hausse de 1 % par rapport à 2000. C'est la première année que le port de Vancouver a dépassé la barre du million de passagers. Les problèmes techniques qui ont affecté le nouveau navire des Celebrity Cruises, *Infinity*, ont également entraîné l'annulation de deux départs plus tôt cette saison. Vingt-six navires appartenant à 13 compagnies de croisière ont fait escale au port de Vancouver en 2001. Le nombre d'appareillages a légèrement baissé par rapport aux années précédentes, mais de nouveaux paquebots plus grands sont entrés en service. Les croisières à destination de l'Alaska ont été complétées

par de minicroisières de trois à quatre jours entre Vancouver, Victoria et Seattle, lesquelles connaissent une vogue de plus en plus grande pendant la saison creuse.

Le trafic des paquebots de croisière à Halifax n'a pas subi le contrecoup des événements du 11 septembre; le port a terminé la saison avec des chiffres records pour la cinquième année d'affilée. Quatre-vingt-seize paquebots de croisière y ont amené plus de 160 000 passagers, soit une hausse de 16 % par rapport à 2000. La saison des croisières a été la plus longue à ce jour, soit 200 jours de visites entre le 16 avril et le 1er novembre.

De nombreux ports moins importants des provinces de l'Atlantique ont eux aussi accueilli un plus grand nombre de paquebots de croisière. C'est ainsi que Cornerbrook (Terre-Neuve) a reçu la visite de 11 paquebots de croisière, qui ont amené vers cette ville 13 000 passagers et membres d'équipage. Les visites ont principalement eu lieu durant la saison d'automne, où les couleurs sont les plus chatoyantes.

La ville de Québec a également connu une hausse du trafic des paquebots de croisière en 2001, puisque près de 49 000 passagers ont visité la ville. En revanche, Montréal et Saint John ont accueilli un moins grand nombre de passagers qu'en 2000.

L'industrie des croisières sur les Grands Lacs avait espéré accueillir près de 10 000 passagers en 2001, mais le chiffre final va sans doute être plus près de 5 000. Au début de la saison, le navire de croisière grec *Arcadia*, affrété par la compagnie Great Lakes Cruises Inc., a vu sa saison annulée par les inspecteurs de santé des États-Unis. La société mère de Delta Queen Coastal Voyages, l'exploitant du *Cape May Light*, a déclaré faillite après les événements du 11 septembre, remettant en question son avenir dans la région des Grands Lacs. Le *Columbus* de la Hapag Lloyd a été contraint d'annuler un départ immédiatement après le 11 septembre en raison de l'annulation des vols internationaux qui a empêché l'arrivée d'un lot de touristes en provenance d'Allemagne.

TABLEAU 12-24 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 1990 – 2001

(Passagers)

Année	*Vancouver*	*Montréal*	*Québec*	*Halifax*	*Saint John*
1990	388 323	30 869	34 783	24 423	1 748
1991	423 928	47 047	51 363	43 512	3 402
1992	449 239	34 872	41 141	30 112	5 500
1993	519 942	30 626	38 642	30 917	12 379
1994	591 409	33 920	36 401	37 717	23 629
1995	596 744	27 384	38 981	30 257	12 226
1996	701 547	19 078	21 464	36 584	8 543
1997	816 537	29 324	36 569	44 328	19 813
1998	873 102	32 583	43 838	47 987	28 418
1999	947 659	18 306	34 628	107 837	40 000
2000	1 053 989	25 200	35 855	138 313	101 410
2001[1]	1 060 383	23 900	48 776	160 241	88 190

1 Données préliminaires.

Source : Administrations portuaires canadiennes

Le tableau 12-24 illustre le trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens entre 1990 et 2001.

TRAFIC DE TRAVERSIERS

Les données de 2001 pour tous les membres de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) ne sont pas encore disponibles. L'importance relative de leurs opérations est toutefois manifeste dans les chiffres relatifs au trafic de 2000. Le trafic total des passagers est évalué à plus de 40 millions de passagers et à 17 millions de véhicules. Cela représente près de 15 % du trafic mondial total des traversiers.

La British Columbia Ferry Corporation, qui est de loin le plus gros exploitant du Canada, a transporté près de 21,5 millions de passagers et 7,8 millions de véhicules en 2000. Les services de traversiers intérieurs exploités par le ministère des Transports et de la Voirie de la Colombie-Britannique et par la Fraser River Marine Transportation ont transporté pour leur part 6,6 millions de passagers et 3 millions de véhicules. Au Québec, la Société des traversiers du Québec a assuré le transport de 5,5 millions de passagers et de 1,9 million de véhicules.

En 2001, la société d'État fédérale, Marine Atlantique SCC, a augmenté sa capacité par l'ajout du *MV Leif Ericson* à sa flotte. Le trafic a toutefois chuté à 481 600 passagers et 232 800 véhicules sur l'axe qui relie Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse. Les exploitants de traversiers privés subventionnés par le gouvernement fédéral ont également enregistré une hausse de leur trafic, transportant environ 910 000 passagers et 335 000 véhicules en 2001. Les autres membres de l'ACOT, y compris les exploitants provinciaux de Terre-Neuve, du Manitoba, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 4 millions de passagers et 1,8 million de véhicules.

INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

INITIATIVES STRATÉGIQUES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

À la suite des événements du 11 septembre 2001, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour assurer la sécurité du public et stabiliser l'industrie du transport aérien. Ces initiatives sont analysées en détail au chapitre 4.

SURVEILLANCE

Après la prise de contrôle de Canadien International par Air Canada, le gouvernement fédéral a continué de surveiller de très près le marché du transport aérien intérieur. Outre les propres efforts de surveillance de Transports Canada, le ministre a désigné M^me^ Debra Ward comme observatrice indépendante de la transition vers la restructuration du transport aérien et M. Bruce Hood comme commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Les activités des deux observateurs sont abordées plus en détail au chapitre 10.

POLITIQUE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Services aériens réguliers

Suite à l'engagement pris par le ministre de revoir la politique du Canada sur le transport aérien international, Transports Canada a présenté un document de consultation en février 2001 aux intervenants pour qu'ils puissent l'étudier et apporter leurs commentaires. L'objectif de l'examen est de libéraliser la politique du Canada relative aux services aériens internationaux réguliers, notamment la façon dont le Canada aborde la négociation et la gestion des droits de trafic aérien avec d'autres pays. La nouvelle politique orientera la stratégie du gouvernement visant à négocier les accords bilatéraux de transport aérien et aboutira peut-être à un échange élargi de droits et à une réglementation moins stricte.

Les événements du 11 septembre ont eu un impact important sur les activités des compagnies aériennes, et les transporteurs canadiens n'ont pas fait exception à la règle. L'environnement commercial et de sûreté depuis le 11 septembre a également perturbé le calendrier original établi pour résoudre les questions posées par la politique sur le transport aérien international. Transports Canada étudie la situation actuelle avant de prendre une décision sur l'examen de la politique du Canada sur le transport aérien international.

Initiatives internationales (bilatérales)

Dans l'ensemble, les négociations bilatérales que le Canada a menées en 2001 sur le transport aérien ont respecté les priorités de l'industrie canadienne du transport aérien de même que les exigences des gouvernements étrangers. Plusieurs accords ont dû être révisés lorsque Air Canada s'est portée acquéreur de Canadien International. De plus, en 2001, on a pu constater un regain d'intérêt de la part de certains exploitants canadiens de vols d'affrètement qui souhaitent exploiter d'autres services aériens réguliers internationaux.

En janvier 2001, le Canada a conclu un accord avec Aruba, qui prévoit pour la première fois la desserte de n'importe quelle ville du Canada au départ d'Aruba et qui contient un régime de tarification libéral. En février 2001, le Canada a modifié un protocole d'entente avec l'Islande, autorisant Icelandair à augmenter la fréquence de ses vols à destination de Halifax et d'éventuellement ajouter d'autres destinations au Canada. En avril 2001, le Canada a conclu un nouvel accord avec la Pologne qui prévoit une multiplication des possibilités, de solides dispositions en matière de sûreté et de sécurité et la modernisation des articles sur la façon de faire des affaires. De même, de nouveaux accords ont été conclus avec l'Espagne au mois de mai et le Chili au mois d'août. De plus, le Canada a eu des discussions avec la France, le Japon, Hong Kong, le Portugal et le Royaume-Uni en vue de multiplier les possibilités de services aériens. Le tableau 12-25 contient une liste des accords bilatéraux actuellement en vigueur.

TABLEAU 12-25 : PAYS/TERRITOIRES AVEC LESQUELS LE CANADA AVAIT DES ACCORDS BILATÉRAUX DE TRANSPORT AÉRIEN AU 31 DÉCEMBRE 2001

Antigua	Égypte	Jamaïque	Roumanie
Argentine	El Salvador	Japon	Russie
Aruba	Fidji	Jordanie	St. Kitts et Nevis
Australie	Finlande	Liban	Sainte-Lucie
Autriche	France	Malaisie	Arabie Saoudite
Bahamas	Allemagne	Mexique	Singapour[1]
Barbade	Grèce	Maroc	Corée du Sud
Belgique	Guatemala	Pays-Bas	Espagne
Brésil	Haïti	Antilles néerlandaises	Suède
Bulgarie	Hong Kong	Nouvelle-Zélande	Suisse
Îles Cayman	Hongrie	Nicaragua	Thaïlande
Chili	Islande[1]	Norvège	Trinité et Tobago
Chine	Inde	Pakistan	Turquie
Costa Rica	Indonésie	Panama	Ukraine
Cuba	Irlande	Pérou	Émirats arabes unis
Rép. tchèque	Israël[2]	Philippines	Royaume-Uni
Danemark	Italie	Pologne	Vénézuela
Rép. Dominicaine	Côte d'Ivoire	Portugal	

1 Les services à destination de l'Islande et de Singapour sont exploités en vertu des protocoles d'entente en vigueur.
2 Les services à destination d'Israël sont exploités en vertu d'arrangements temporaires.

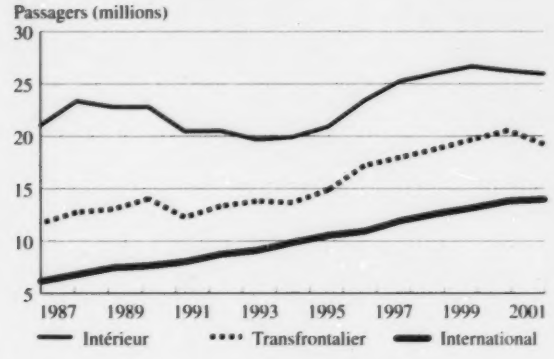
Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

SERVICES ET TRAFIC

L'année 2001 a été féconde en événements pour l'industrie canadienne du transport aérien. Les huit premiers mois de l'année ont commencé par une croissance modérée du trafic passagers, comme c'était le cas depuis déjà près de dix ans. Jusqu'au mois d'août, le

trafic passagers a augmenté de 4 % en 2001 par rapport à 2000. Cette tendance a été inversée après le 11 septembre, le trafic chutant de 16 % au cours des quatre derniers mois de l'année. Cette chute a contribué à la baisse de 2 % du trafic enregistrée pour l'ensemble de 2001.

FIGURE 12-5 : PASSAGERS AÉRIENS PAR SECTEUR, 1987 – 2001



Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

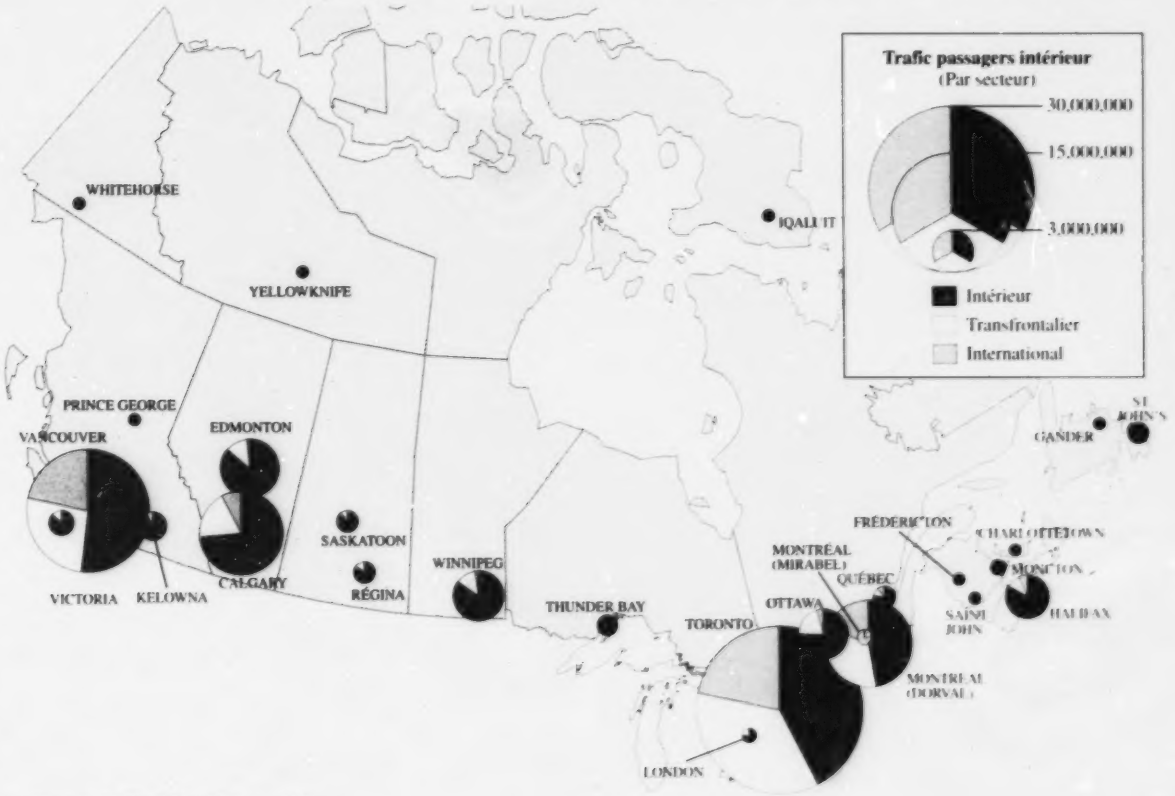
Les tendances de croissance à long terme du trafic passagers sont comparées pour chacun des secteurs à la figure 12-5. La figure démontre également que l'industrie canadienne du transport aérien a connu une croissance ininterrompue entre 1994 et 2000 et témoigne de l'importance accrue des vols transfrontaliers et internationaux.

La figure 12-6 illustre la répartition des passagers aériens à chacun des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Cette figure illustre également la répartition des passagers par secteur pour chacun des 26 aéroports du RNA.

SERVICES ET TRAFIC INTÉRIEURS

Au commencement de l'année, Air Canada a poursuivi la restructuration de son réseau intérieur, rendue nécessaire par sa prise de contrôle de Canadien International en 2000. Le gouvernement avait prévu que la période de transition résultant de la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien prendrait du temps (non seulement pour permettre à Air Canada de restructurer ses activités, mais également pour permettre aux transporteurs canadiens nouveaux et existants d'acheter des aéronefs et de faire une entrée réussie sur

FIGURE 12-6 : PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS AUX AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), PAR SECTEUR, 2000



Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

le marché). Au début de l'année, la concurrence intérieure entre les compagnies aériennes s'est accentuée, en particulier avec la croissance des services de Canada 3000 et l'expansion de WestJet. De petits transporteurs comme Provincial Airlines, Peace Air et Hawkair ont pris de l'expansion. Suite à ces événements, certains exploitants d'aéroports ont décidé d'agrandir leurs installations pour faire face à l'augmentation du nombre de services aériens au Canada.

Un nouveau protagoniste, Roots Air, est entré sur le marché le 26 mars 2001. Il s'agit d'une coentreprise entre SkyService, exploitant de vols d'affrètement, et Roots Inc., entreprise canadienne de confection de vêtements. L'objectif commercial de cette compagnie était de fournir des vols aériens abordables offrant des services complets sur le marché transnational. Le 4 mai, cependant, SkyService et Roots Inc. ont mis fin à l'exploitation de Roots Air, en invoquant plusieurs raisons : le ralentissement économique, le déplacement de la demande vers les voyages à prix modique avec un service simplifié et, en particulier, le lancement d'un service concurrentiel avec classe affaires par Canada 3000. Ce sont ces mêmes facteurs qui ont conduit SkyService à annoncer peu de temps après que Roots Air serait relancée sous la forme d'un transporteur à bas prix pour Air Canada. Ce projet ne s'est pas réalisé en raison de conflits de travail chez Air Canada. Air Canada a plutôt décidé de concentrer ses efforts sur la création d'une division à prix modique dotée d'une flotte de 20 aéronefs.

À l'instar de la plupart des autres grandes compagnies nord-américaines, Air Canada a fait face à des pressions économiques au début de l'année, avec une baisse de la demande des voyageurs d'affaires, une augmentation de la concurrence des compagnies à faibles coûts et une augmentation du prix du carburant. Cela explique qu'Air Canada ait pris plusieurs initiatives pour comprimer ses dépenses et accroître ses recettes. La compagnie a notamment réduit ses effectifs et le nombre de ses vols, réajusté sa flotte et lancé un nouveau service à prix modique et à service simplifié sous la bannière Tango en octobre 2001. Pour ce faire, Air Canada a reconfiguré plusieurs de ses avions avec uniquement des sièges de classe économique, un service simplifié et des

TABLEAU 12-26 : ENGAGEMENTS D'AIR CANADA EN MATIÈRE DE SERVICES INTÉRIEURS

Yukon (1 point)	Whitehorse	**Ontario** (suite)	Sarnia
Colombie-Britannique (16 points)	Castlegar		Sault Ste. Marie
	Cranbrook		Sudbury
	Fort Nelson		Thunder Bay
	Fort St. John		Timmins
	Kamloops		Toronto/CityCentre
	Kelowna		Toronto/Pearson
	Penticton		Windsor
	Prince George	**Québec (10 points)**	Bagotville
	Prince Rupert		Baie-Comeau
	Quesnel		Gaspé
	Sandspit		Îles-de-la-Madeleine
	Smithers		Mont-Joli
	Terrace		Montréal
	Vancouver		Québec
	Victoria		Rouyn-Noranda
	Williams Lake		Sept-Îles
Alberta (8 points)	Calgary		Val D'Or
	Edmonton	**Nouveau-Brunswick (5 points)**	Bathurst
	Fort McMurray		Frédéricton
	Grande Prairie		Moncton
	High Level		Saint John
	Lethbridge		St. Léonard
	Peace River	**Île-du-Prince Édouard (1 point)**	Charlottetown
	Rainbow Lake		
Saskatchewan (2 points)	Régina	**Nouvelle-Écosse (3 points)**	Halifax
	Saskatoon		Yarmouth
Manitoba (2 points)	Thompson		Sydney
	Winnipeg	**Terre-Neuve (6 points)**	Deer Lake
Ontario (12 points)			Gander
	Kingston		Goose Bay
	London		St. John's
	North Bay		Stephenville
	Ottawa		Wabush

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

TABLEAU 12-27 : CHANGEMENTS DANS LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS INTÉRIEURS EN 2001

(Nombre minimal de vols quotidiens dans les deux directions, 25 sièges quotidiens)

		Fréquence	*Compagnie aérienne*
Nouvelles routes			
Calgary	Abbotsford	3	Air Canada Régional
Calgary	Comox	1	WestJet
Calgary	Hamilton	1	WestJet
Calgary	Victoria	2	Air Canada Régional
Calgary	Yellowknife	1	Air NorTerra
Deer Lake	Goose Bay/Wabush	1	Provincial Airlines
Edmonton	Fort McMurray	3	WestJet
Edmonton	Hamilton	1	WestJet
Hamilton	Sudbury	2	WestJet
Ottawa	Toronto (Buttonville)	7	Bearskin Airlines
Timmins	Kapuskasing	3	Bearskin Airlines
Vancouver	Dawson Creek	2	Air Canada/Central Mountain Air
Vancouver	Prince Rupert	1	Hawkair
Vancouver	Smithers	1	Hawkair
Routes abandonnées			
Calgary	Halifax	1	Air Canada
Halifax	St. John's	3	Canada 3000
Montréal	Edmonton	1	Air Canada
Montréal	Halifax	4	Canada 3000
Montréal	Québec	4	Régionnair
Montréal	St. John's	1	Air Canada
Montréal	Winnipeg	2	Air Canada
Ottawa	Halifax	4	Canada 3000
Ottawa	Windsor	1	Air Canada Régional
Québec	Baie-Comeau/Sept-Îles	2	Régionnair
Québec	Charlo/Miramichi	2	Air Canada/Air Labrador
St. John's	Gander	2	Provincial Airlines
Thunder Bay	Dryden	2	Air Canada/Calm Air
Timmins	Kapuskasing/Hearst	1	Air Creebec
Toronto	Halifax	4	Canada 3000
Toronto	Montréal	13	Canada 3000
Toronto	Ottawa	8	Canada 3000
Toronto	Vancouver	2	Canada 3000
Toronto	Winnipeg	7	Canada 3000
Vancouver	Halifax	1	Air Canada
Vancouver	Régina	2	Air Canada Régional
Vancouver	Saskatoon	2	Air Canada Régional
Vancouver	Winnipeg	1	Canada 3000
Winnipeg	Dryden	2	Air Canada/Calm Air

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

réservations directes par le consommateur. Le lancement de la filiale Tango d'Air Canada est perçu comme une reconnaissance tacite que la demande s'est déplacée dans le domaine du transport aérien, étant donné que les consommateurs et les gens d'affaires recherchent des vols abordables et meilleur marché.

En 2001, Air Canada avait l'obligation de desservir toutes les localités qui l'étaient en décembre 1999 par Air Canada, Canadien International ou l'une de leurs filiales à 100 %, conformément à l'engagement pris avec le ministre des Transports. Au total, 65 villes, dont la liste figure au tableau 12-26, ont été touchées.

Les événements du 11 septembre ont accentué les conséquences du ralentissement économique, entraînant une diminution de 15 % à 20 % de la demande intérieure en septembre 2001, par rapport à 2000. (Voir aussi le chapitre 10).

WestJet a néanmoins continué de prendre de l'expansion, ajoutant les villes de Comox, Fort McMurray, Sault Ste. Marie, Sudbury et Thompson à son réseau en 2001. De plus, WestJet a commencé à profiter du plus long rayon d'action de ses nouveaux Boeing 737-700 de 140 sièges en proposant plusieurs nouveaux vols entre l'Ouest du Canada et Hamilton et Ottawa.

Les transporteurs régionaux ont également pénétré et quitté certains marchés. C'est ainsi que Bearskin Airlines a lancé un service aérien régulier avec sept vols quotidiens entre l'aéroport Buttonville de Toronto et Ottawa assuré par des turbopropulseurs Pilatus PC-12 de neuf sièges. La compagnie a également lancé un service régulier entre Winnipeg et Dryden (Ontario) en octobre 2001, juste après que Calm Air eut mis fin à sa desserte de cet axe. Dans l'Ouest du Canada, Hawkair a multiplié ses vols à destination de Prince Rupert et Smithers. Le tableau 12-27 résume les changements intervenus dans les services intérieurs.

Le tableau 12-28 résume le niveau de concurrence exprimé en termes de nombre de sièges offerts. Il confirme la domination d'Air Canada sur le marché intérieur, puisque le transporteur accaparait 76 % de la capacité intérieure disponible sur chacun des 25 principaux marchés à la fin de l'exercice. Cela marque une légère baisse par rapport à la part de 77 % déclarée à la fin de 2000, quand Canada 3000 était encore en activité. La figure 12-7 illustre les parts du marché intérieur aux 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA).

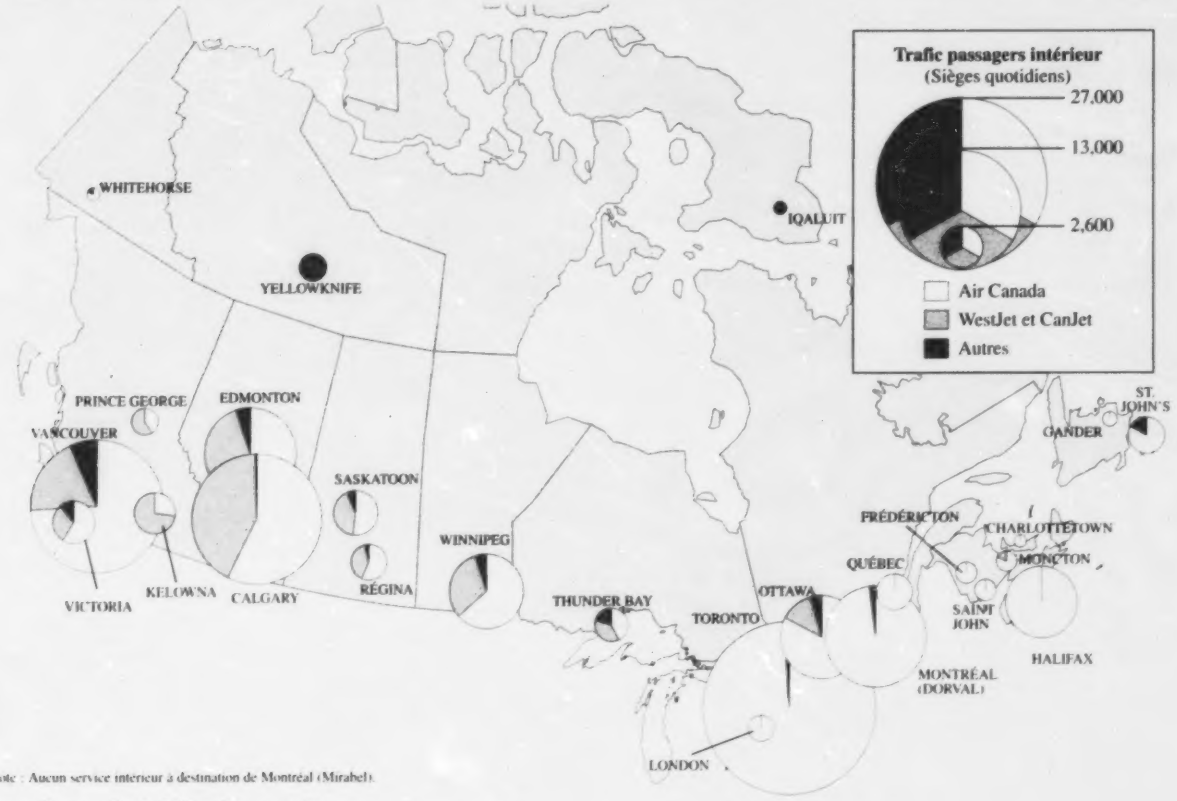
TABLEAU 12-28 : CONCURRENCE SUR LES LIAISONS INTÉRIEURES AU 31 DÉCEMBRE 2001

				Parts du marché (en %)				
Rang	*Liaison*[1]	*Sièges quotidiens 2001*[2]	*Changement en % par rapport à 2000*	*Air Canada*[3]	*WestJet*	*Air Transat*	*Autres*	*Sièges quotidiens 2000*
1	Montréal – Toronto	3 956	(37)	100	0	0	0	6 255
2	Toronto – Vancouver	3 053	(5)	94	0	6	0	3 203
3	Calgary – Vancouver	2 716	(11)	59	41	0	0	3 042
4	Ottawa – Toronto	2 595	(30)	100	0	0	0	3 696
5	Calgary – Edmonton	1 957	(8)	52	48	0	0	2 119
6	Calgary – Toronto	1 656	(25)	100	0	0	0	2 220
7	Edmonton – Vancouver	1 484	(7)	54	46	0	0	1 595
8	Halifax – Toronto	1 361	(29)	100	0	0	0	1 929
9	Toronto – Winnipeg	1 228	(37)	100	0	0	0	1 954
10	Vancouver – Victoria	1 074	(26)	81	0	0	19	1 445
11	Calgary – Winnipeg	1 033	7	44	56	0	0	964
12	Edmonton – Toronto	949	(11)	100	0	0	0	1 060
13	Kelowna – Vancouver	817	(7)	38	62	0	0	879
14	Abbotsford – Calgary	707	58	24	76	0	0	446
15	Calgary – Kelowna	617	0	33	67	0	0	615
16	Calgary – Régina	590	(16)	44	56	0	0	700
17	Halifax – St. John's	583	(45)	100	0	0	0	1 056
18	Calgary – Saskatoon	565	(10)	47	53	0	0	628
19	Prince George – Vancouver	531	(25)	56	44	0	0	709
20	Edmonton – Fort McMurray	506	143	36	64	0	0	208
21	Hamilton – Ottawa	505	82	0	100	0	0	277
22	Halifax – Montréal	500	(53)	100	0	0	0	1 072
23	Montréal – Québec	499	(22)	100	0	0	0	636
24	Hamilton – Winnipeg	464	13	0	100	0	0	411
25	Thunder Bay – Toronto	452	(23)	100	0	0	0	591

1 Les 25 principaux marchés sont classés d'après le nombre de sièges offerts quotidiennement.
2 Le nombre de sièges offerts quotidiennement équivaut au nombre moyen de sièges offerts à bord des vols sans escale dans chaque sens.
3 Les données fournies par Air Canada et Canadien International comprennent le nombre de sièges exploités par les partenaires régionaux en partage de codes.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

FIGURE 12-7 : PART DE MARCHÉ INTÉRIEUR DES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), DÉCEMBRE 2001



Note : Aucun service intérieur à destination de Montréal (Mirabel).

Source : Transports Canada, Politique du transport aérien

Le tableau 12-29 indique le nombre de vols sans escale à destination des aéroports du RNA. Le nombre de vols dépend du volume de trafic engendré et du rôle de l'aéroport comme point d'accès aux localités éloignées (comme Winnipeg, Yellowknife). En général, ce tableau révèle une baisse du nombre de paires de villes desservies. Cela reflète la réduction de capacité d'Air Canada et la disparition de Canada 3000.

Le tableau 12-30 résume la croissance des services aériens intérieurs depuis 10 ans. Il révèle une légère baisse de 1,6 % du trafic en 2000, après six années de croissance d'affilée depuis 1994. Les statistiques aéroportuaires préliminaires n'indiquent aucun changement dans la croissance du trafic en 2001. La croissance de 4 % enregistrée au cours des huit premiers mois de 2001 a neutralisé la baisse estimée de 11 % qui s'est produite après septembre. La figure 12-8 résume la répartition du trafic passagers par région. De plus, la figure 12-5 compare l'augmentation du nombre de passagers aériens sur le marché intérieur à ceux des secteurs des vols transfrontaliers et internationaux.

TABLEAU 12-29: RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA) NOMBRE DE MARCHÉS INTÉRIEURS DESSERVIS[1], Y COMPRIS LE TRAFIC D'AFFRÈTEMENT, EN DÉCEMBRE 2001

Nombre de marchés desservis par des vols sans escale

Aéroport	*Aéroports RNA*	*Aéroports hors RNA*	*Total*	*Nombre de compagnies aériennes[2]*
Calgary	13	10	23	3
Charlottetown	2	0	2	1
Edmonton	10	7	17	4
Frédéricton	6	0	6	1
Gander	1	1	2	1
Halifax	9	5	14	1
Iqaluit	1	10	11	3
Kelowna	4	0	4	2
London	3	1	4	1
Moncton	6	1	7	1
Montréal (Dorval)[3]	15	14	29	4
Ottawa	15	6	21	6
Prince George	3	1	4	2
Québec	4	4	8	1
Régina	6	1	7	3
Saint John	5	0	5	1
Saskatoon	6	2	8	3
St. John's	3	4	7	3
Thunder Bay	4	8	12	4
Toronto	18	7	25	2
Vancouver	10	21	31	8
Victoria	6	0	6	3
Whitehorse	1	2	3	3
Winnipeg	8	15	23	7
Yellowknife	2	15	17	6

1 Nombre d'aéroports avec des vols sans escale seulement.
2 Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies aériennes que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.
3 Il n'y a pas de services intérieurs à destination de Montréal (Mirabel).

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

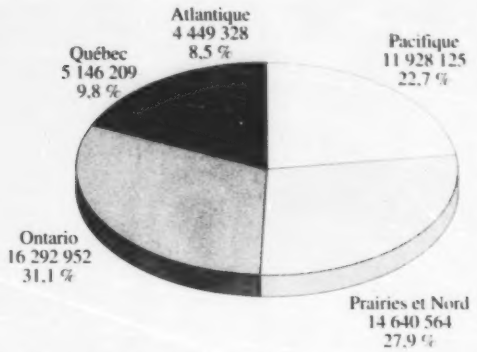
TABLEAU 12-30 : TRAFIC INTÉRIEUR DE PASSAGERS, 1988 – 2000

Année	*Milliers*	*Variation annuelle %*
1988	23 338	
1989	22 784	(2,4)
1990	22 784	0,0
1991	20 463	(10,2)
1992	20 500	0,2
1993	19 676	(4,0)
1994	19 902	1,1
1995	20 889	5,0
1996	23 371	11,9
1997	25 241	8,0
1998	25 972	2,9
1999	26 645	2,6
2000	26 229	(1,6)

Note : Le trafic passagers est basé sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais il a été divisé par deux pour éviter une double comptabilisation des passagers.

Source : Statistique Canada

FIGURE 12-8 : TRAFIC PASSAGERS INTÉRIEUR PAR RÉGION, 2000



Note : Passagers embarqués et débarqués (comptabilisés en double)

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6

SERVICES ET TRAFIC TRANSFRONTALIERS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Le trafic transfrontalier a poursuivi sa croissance en 2000, atteignant 20,5 millions de passagers, soit une hausse de 4,4 % par rapport à 1999. Le marché a continué d'afficher une croissance modérée au cours des huit premiers mois de 2001, qui s'est chiffrée à 3,3 %. Après le 11 septembre, cependant, le trafic transfrontalier a chuté de près de 27 % par rapport à la même période en 2000.

Le tableau 12-31 résume les changements survenus sur le marché transfrontalier depuis la signature de l'accord « ciels ouverts » entre le Canada et les États-Unis en février 1995. Les transporteurs canadiens ont continué de transporter un plus grand nombre de passagers que les compagnies américaines. En revanche, l'industrie américaine transporte 28 % plus de trafic qu'en 1994.

TABLEAU 12-31 : PASSAGERS AÉRIENS CANADA–ÉTATS-UNIS : SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 2000

	Transporteurs canadiens		Transporteurs américains		Tous les transporteurs confondus	
Année	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Part du marché (%)*	*Passagers (milliers)*	*Variation annuelle (%)*
1991	5 182	42,3	7 057	57,7	12 239	—
1992	5 619	42,2	7 688	57,8	13 307	8,6
1993	5 634	40,9	8 146	59,1	13 780	3,6
1994	5 908	43,3	7 735	56,7	13 643	(1,0)
1995	6 482	43,7	8 367	56,3	14 849	8,8
1996	7 850	45,7	9 317	54,3	17 167	15,6
1997	8 883	49,5	9 069	50,5	17 952	4,6
1998	9 490	50,6	9 266	49,4	18 756	4,5
1999	9 903	50,4	9 759	49,6	19 662	4,8
2000	10 632	51,8	9 891	48,2	20 523	4,4

Note : À l'exclusion des passagers transportés par des transporteurs autres que canadiens et américains.

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6; Transports Canada

Les événements du 11 septembre et le fléchissement du trafic qui a suivi ont obligé les compagnies aériennes à réduire ou à supprimer des vols sur de nombreux marchés transfrontaliers. Le tableau 12-32 énumère les changements intervenus dans les services transfrontaliers et démontre que 39 routes ont été abandonnées et neuf nouvelles routes créées en 2001. L'effondrement de Canada 3000 a également contribué au grand nombre de routes abandonnées.

TABLEAU 12-32 : CHANGEMENTS DANS LES SERVICES AÉRIENS TRANSFRONTALIERS RÉGULIERS EN 2001

(Nombre minimal de vols quotidiens dans les deux directions, 25 sièges quotidiens)

		Fréquence	*Compagnie aérienne*
Nouvelles routes			
Calgary	Phoenix, AZ	1	Air Canada
Ottawa	Atlanta, GA	2	Delta/Atlantic Southeast
Toronto	Charleston, SC	1	Air Canada
Toronto	Columbus, OH	3	America West/Mesa
Toronto	Greensboro, NC	2	Air Canada
Toronto	Norfolk, VA	1	Air Canada
Toronto	White Plains, NY	1	Air Canada
Toronto	White Plains, NY	4	Continental Express
Vancouver	Phoenix, AZ	1	Air Canada
Routes abandonnées			
Calgary/Edmonton	Los Angeles, CA	1	Canada 3000
Edmonton	Chicago, IL	1	Air Canada
Edmonton	Denver, CO	2	Air Canada Régional
Halifax	Boston, MA	3	American Eagle
Halifax	New York (Newark), NY1	2	Air Canada
Halifax	Washington (Dulles), DC	2	Air Canada
Hamilton	Pittsburgh, PA	4	US Airways/ Chautauqua
Montréal (Dorval)	Boston, MA	3	American Eagle
Montréal (Dorval)	Dallas, TX	1	American
Montréal (Dorval)	Denver, CO	1	Air Canada
Montréal (Dorval)	New York (La Guardia), NY	4	Delta/Atlantic Coast Jet
Montréal (Dorval)	Portland, ME	1	Air Canada Régional
Montréal (Dorval)	San Francisco, CA	1	Air Canada
Montréal (Dorval)	Washington (Reagan), DC2	3	Air Canada
Montréal (Mirabel)	Fort Lauderdale, FL	X	Canada 3000
Ottawa	Boston, MA	3	American Eagle
Ottawa	Raleigh, NC	2	Air Canada
Ottawa	Washington (Reagan), DC	1	Air Canada
Toronto	Akron, OH	3	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Denver, CO	2	United
Toronto	Fort Lauderdale, FL	X	Canada 3000
Toronto	Fort Myers, FL	X	Canada 3000
Toronto	Fort Wayne, IN	2	Air Canada/Air Georgian
Toronto	Los Angeles, CA	1	Canada 3000
Toronto	New York (Newark), NY	1	Canada 3000
Toronto	Orlando, FL	X	Canada 3000
Toronto	Phoenix, AZ	1	America West
Toronto	San Francisco, CA	1	United
Toronto	San Jose, CA	1	Air Canada
Toronto	St. Petersburg, FL.	X	Canada 3000
Toronto	Washington (Reagan), DC	3	US Airways/Mesa
Vancouver	Dallas, TX	1	Air Canada
Vancouver	Denver, CO	1	Air Canada
Vancouver	Los Angeles, CA	1	Canada 3000
Vancouver	Portland, OR	1	Delta/Skywest
Vancouver	Spokane, WA	2	Air Canada/Central Mountain Air
Vancouver	St. Louis, MO	1	Trans World
Vancouver	Washington (Dulles), VA	1	Air Canada
Winnipeg	Denver, CO	1	Air Canada Régional

Note : X = saisonnier

1 Le service entre Halifax et New York (Newark) va reprendre le 7 avril, 2002.

2 Le service entre Montréal et Washington (Reagan) va reprendre le 14 janvier, 2002.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

SERVICES ET TRAFIC INTERNATIONAUX

Air Canada a ouvert plusieurs nouvelles routes internationales à l'automne 2001 :

- Montréal–Cancun
- Toronto–Cancun
- Toronto–Grand Cayman
- Toronto–Puerto Vallarta
- Toronto–San Juan
- Vancouver–Cancun
- Vancouver–Puerto Vallarta

En outre, le transporteur a rétabli ses vols d'été entre Edmonton et Londres, en Angleterre.

Chez les transporteurs étrangers, Philippine Airlines a annoncé le rétablissement de son vol Vancouver–Manille.

Après le 11 septembre, un certain nombre de services ont été annulés. Air Canada a notamment annulé ses vols entre Toronto et Copenhague, Glasgow, Munich et Manchester. Le transporteur espère reprendre la desserte d'Amsterdam, de Glasgow et de Manchester en 2002. First Air a cessé de desservir l'axe Iqaluit (Nunavut) – Kangerlussuaq (Groenland).

Chez les transporteurs étrangers, Sabena a abandonné son service Montréal–Bruxelles, alors que Austrian Airlines a cessé de desservir l'axe Toronto–Vienne. Austrian Airlines espère rétablir son service Toronto–Vienne en 2002. Icelandair a également annulé son service Halifax–Reykjavik, tandis que Tarom cessait sa liaison Montréal–Bucarest.

On estime que la situation actuelle du marché est très changeante. On s'attend à ce que d'autres routes annulées soient rétablies à mesure que la conjoncture économique s'améliorera.

L'effondrement de Canada 3000 a eu un certain nombre de retombées sur les vols internationaux. Dans la foulée immédiate de l'annonce de la faillite de Canada 3000, SkyService et Air Transat ont lancé un programme d'urgence pour rapatrier les passagers retenus à l'étranger. À plus long terme, Air Transat et SkyService élaborent des plans pour reprendre une partie de l'ancien réseau de Canada 3000 à destination du Sud.

De façon plus générale, le trafic international a affiché une croissance globale de 5 % entre 1999 et 2000. La plus forte croissance s'est produite dans le marché du Pacifique et les destinations du Sud. Le taux de croissance entre 2000 et 2001 n'a été que de 1,2 %. Il faut signaler toutefois que le taux de croissance des huit premiers mois de l'année s'est élevé à 5,8 %, mais qu'il a radicalement chuté au cours des quatre derniers mois, c'est-à-dire après le 11 septembre, pour passer à -9,4 %.

Le tableau 12-33 indique le nombre de destinations internationales desservies au départ des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) au 31 décembre 2001. L'année 2001 a vu une baisse modérée du nombre de compagnies aériennes et de marchés desservis à l'échelle internationale. Le tableau 12-34 montre l'évolution du trafic des passagers aériens internationaux depuis dix ans.

TABLEAU 12-33 : RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA), NOMBRE D'AÉROPORTS AMÉRICAINS DESSERVIS (SERVICES RÉGULIERS SANS ESCALE SEULEMENT) AU 31 DÉCEMBRE 2001

Aéroport	*Nombre d'aéroports américains*	*Nombre de compagnies aériennes*	
		Canada	*États-Unis*
Calgary	11	2	6
Edmonton	5	2	2
Halifax	4	2	1
Kelowna	1	-	1
London	1	-	1
Montréal (Dorval)	20	1	5
Montréal (Mirabel)	2	1	-
Ottawa	10	1	5
Québec	3	1	2
Régina	1	-	1
Saskatoon	1	-	1
St. John's	1	1	-
Thunder Bay	1	-	1
Toronto	59	2	9
Vancouver	22	3	7
Victoria	1	-	1
Whitehorse	2	1	1
Winnipeg	2	1	1

Note : N'inclut que les aéroports du RNA qui accueillent des services transfrontaliers réguliers.
1 Les compagnies régionales ne sont comptées comme compagnies que si elles ne partagent pas de codes avec un grand transporteur.

Source : Official Airline Guide et horaires des compagnies aériennes

TABLEAU 12-34 : CANADA – PASSAGERS AÉRIENS INTERNATIONAUX, SERVICES RÉGULIERS, RÉGIONAUX ET AFFRÉTÉS, 1991 – 2000

Année	*Atlantique*	*Pacifique*	*Sud*	*Total*
	Passagers (millions)			
1991	4,776	1,000	2,222	7,998
1992	5,221	1,140	2,353	8,714
1993	5,345	1,288	2,444	9,077
1994	5,802	1,478	2,560	9,840
1995	6,147	1,760	2,614	10,521
1996	6,413	1,920	2,574	10,907
1997	6,699	2,304	2,905	11,908
1998	7,112	2,312	3,159	12,582
1999	7,390	2,418	3,330	13,138
2000	7,510	2,649	3,630	13,789
	Variation en %			
1991-1992	9,3	14,0	5,9	9,0
1992-1993	2,4	13,0	3,9	4,2
1993-1994	8,6	14,8	3,9	8,2
1994-1995	6,0	19,1	3,0	7,2
1995-1996	4,3	9,1	(1,5)	3,7
1996-1997	4,5	20,0	12,9	9,2
1997-1998	6,2	0,3	8,7	5,7
1998-1999	3,9	4,6	5,4	4,4
1999-2000	1,6	9,6	9,0	5,0

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, relevés 2, 4 et 6; Transports Canada

Au 31 décembre 2001, des vols réguliers directs reliaient le Canada à 44 pays du monde. De ces pays, 27 étaient desservis par des transporteurs canadiens. Un résumé du nombre de destinations desservies à partir de chaque aéroport du RNA est donné au tableau 12-35.

TABLEAU 12-35 : NOMBRE DE DESTINATIONS INTERNATIONALES DESSERVIES AU DÉPART DES AÉROPORTS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA) AU 31 DÉCEMBRE 2001

Aéroport	*Nombre de destinations internationales*	*Nombre de compagnies canadiennes*	*Nombre de compagnies étrangères*
Calgary	6	2	1
Edmonton	4	2	1
Halifax	5	2	1
Moncton	1	-	1
Montréal (Dorval)	22	1	12
Montréal (Mirabel)	3	1	-
Ottawa	1	1	-
Québec	1	1	-
St. John's	2	1	1
Toronto	52	2	23
Vancouver	21	2	13
Winnipeg	1	1	-

Note : Ne comprend que les aéroports du RNA qui accueillent des services internationaux réguliers. Comprend les services saisonniers et directs assurés à bord du même avion.

Source : Official Airline Guide

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS DU SECTEUR DES TRANSPORTS 13

En 2000, la flambée du prix du carburant a entraîné une hausse des prix de transport supérieure au taux d'inflation, le transport ferroviaire des marchandises faisant exception à cette situation. En 2001, la plupart des indicateurs laissent entrevoir une contraction de la productivité et des prix et une détérioration des rendements financiers, surtout dans l'industrie du transport aérien.

Ce chapitre analyse les résultats économiques et financiers[1] des entreprises de transport au Canada depuis quatre ans et porte sur les années les plus récentes pour lesquelles des données sont disponibles. Les tableaux 13-3 à 13-6 à la fin de ce chapitre illustrent respectivement les indicateurs des prix et de la production, la structure des coûts, les indicateurs de la productivité et des coûts unitaires et les indicateurs financiers.

Après une période de forte croissance annuelle de la productivité durant la première moitié des années 1990, les gains de productivité dans certaines entreprises de transport[2] ont ralenti pour se chiffrer à 1,6 % par an durant la deuxième moitié de la décennie. La croissance de la productivité en 2000 a été de 2,4 %.

Le tableau 13-1 illustre les indicateurs de rendement de certaines entreprises de transport et de l'économie.

TABLEAU 13-1 : INDICATEURS DE RENDEMENT DE CERTAINES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE L'ÉCONOMIE

	Variations annuelles en pourcentage		
	1991 – 1996	*1996 – 2000*	*2000 – 2001*
Productivité totale des facteurs			
Certaines entreprises de transport	3,6	1,6	2,4[1]
Économie-secteur affaire	1,5	1,4	1,1[1]
Efficacité énergétique	0,3	3,2	4,7[1]
Prix nominal			
Certaines entreprises de transport	(0,6)	2,0	0,1[1]
Économie-secteur affaire	1,7	1,5	2,8[1]
Production			
Certaines entreprises de transport	6,4	5,8	1,6[1]
Économie-secteur affaire	2,9	5,2	1,8[1]

1 Variation 2000 – 2001.
2 Première moitié de l'année.

Source : Transports Canada, tiré de données de Statistique Canada

Vers le milieu des années 1990, les prix des services de transport ont baissé de 2,3 % par an en termes réels. Entre 1996 et 2000, ils ont augmenté de 0,6 %. La plupart des augmentations ont été enregistrées en 2000. Plus de 50 % des augmentations nominales des prix de transport en 2000 sont attribuables à l'augmentation du prix du carburant. En 2001, les prix de transport ont retrouvé une courbe d'augmentation inférieure au taux d'inflation.

Avec la baisse des prix de transport durant la première moitié des années 1990 et l'importance accrue du commerce pour l'économie canadienne, les gains annuels de production des grandes entreprises de transport ont multiplié par deux la croissance de l'économie au début des années 1990. Entre 1996 et 2000, la production du secteur des transports a augmenté légèrement plus que celle de l'économie. Au cours de la première moitié de 2001, les entreprises de transport sélectionnées ont affiché une croissance de 1,8 %. Dans la deuxième moitié de l'année, l'économie a affiché une légère hausse de 0,4 %. Ce ralentissement de l'activité économique et les contrecoups des attaques terroristes du 11 septembre aux États-Unis se sont traduits par une croissance marginale du secteur des transports en 2001.

TRANSPORT FERROVIAIRE

La forte croissance de la productivité et les nombreux efforts de compression des dépenses ont permis au Canadien National (CN) et au Canadien Pacifique Ltée (CP) d'afficher de bons résultats financiers ces dernières années. En dépit d'une hausse du prix du carburant en 2000, les taux de transport ferroviaire des marchandises ont continué de chuter et les deux transporteurs ont déclaré une hausse soutenue de leurs ratios d'exploitation. En 2001, les bénéfices et les recettes d'exploitation des activités canadiennes du CN et du CP ont légèrement baissé.

1 Différentes bases de données, définitions, hypothèses, couvertures, années de référence et modalités de calcul risquent de produire des résultats différents et d'affecter la dynamique observée au chapitre de la productivité et des prix. Les changements qui surviennent dans les bases de données disponibles entraînent des changements méthodologiques qui modifient les résultats. Cela explique des différences entre les séries illustrées dans ce rapport annuel et les séries présentées dans les rapports des années précédentes.

2 Les coûts unitaires sont les coûts par unité de production.

3 Les plus grandes entreprises de transport ferroviaire de marchandises, de transport aérien et de camionnage, ou 93 % des recettes de toutes les entreprises analysées dans ce chapitre.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Entre 1996 et 2000, la production des services de transport de marchandises du CN et du CP au Canada a progressé en moyenne de 3,2 % par an. Les taux de transport ferroviaire des marchandises ont pour leur part baissé de 0,6 % par an. En 2000, malgré une flambée de 40 % du prix du carburant, les taux de transport ferroviaire des marchandises ont continué de chuter. Pour ce qui est des groupes de marchandises, les taux de transport des produits agricoles[4] ont augmenté de 5 % entre 1996 et 1998, puis chuté de 6,2 % les deux années suivantes. Entre 1996 et 2000, les taux de transport des marchandises en vrac ont baissé de 5,3 % par an, pour donner un rendement inférieur d'environ 25 % à celui des marchandises non transportées en vrac. Les services intermodaux sont responsables de la majeure partie de la croissance du trafic ferroviaire (44 %) alors que, dans l'ensemble, le trafic ferroviaire n'a augmenté que de 16 %. Pourtant, le rendement moyen des services intermodaux est nettement plus élevé que celui du reste du trafic. Durant la première moitié de 2001, les recettes relatives aux prix et au trafic sont restées pratiquement inchangées par rapport à l'année précédente.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Le transport ferroviaire des marchandises est l'activité de transport la plus capitalistique, puisque 30 % de ses coûts d'ensemble ont trait aux dépenses d'investissement. En 2000, la part des coûts de main-d'œuvre a poursuivi sa baisse et a représenté 35 % du total des coûts, soit une baisse de 3,6 %. En raison de l'augmentation du prix du carburant diesel, les coûts de carburant ont représenté 10 % de l'ensemble des coûts, en hausse de 7 % par rapport à 1999. Les deux principales compagnies de transport ferroviaire de marchandises du Canada ont enregistré une importante augmentation de leur productivité depuis 1996, avec un gain moyen de 4,4 % par an. En 2000, les compagnies de chemin de fer ont dépassé les tendances observées dans d'autres moyens de transport, affichant un gain de productivité de 9,6 %. Ces gains ont permis aux compagnies de chemin de fer de réduire leurs coûts unitaires annuels de près de 3,1 % au cours de la période 1996-2000. En 2000, les coûts unitaires ont chuté de 5,8 %, en dépit d'une hausse importante (3,3 %) des prix des facteurs[5].

RÉSULTATS FINANCIERS

Depuis 1996, grâce aux gains de productivité, les transporteurs ont réussi à abaisser leurs coûts de transport tout en améliorant leurs résultats financiers. Le bénéfice d'exploitation a augmenté de 250 millions $ en 2000 tandis que le ratio d'exploitation baissait pour la cinquième année d'affilée depuis 1995, passant à 79,3 %. En 2001, le bénéfice d'exploitation combiné des opérations canadiennes du CN et du CP a légèrement baissé. Les chemins de fer régionaux ont représenté 11 % du total des recettes d'exploitation des compagnies de transport ferroviaire de marchandises au Canada et, en 2000, leur ratio d'exploitation moyen s'est élevé à 91 %.

VIA RAIL

Le trafic de VIA Rail a poursuivi sa croissance en 2000 et en 2001 en dépit d'une nette augmentation des prix. L'augmentation des prix combinée à des réductions de coûts a permis à VIA Rail d'enregistrer un ratio de recouvrement des coûts de près de 50 %.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

En 2000, les recettes de VIA Rail ont augmenté de 7,3 %, ce qui est attribuable à une augmentation des prix de 6,1 % et une hausse de la production de 1,1 %. Entre 1996 et 2000, les prix des services voyageurs de VIA Rail ont augmenté en moyenne de 4,1 % par an, ce qui est supérieur au taux d'inflation. Et, pourtant, la production a augmenté de 2,6 % par an. De ce fait, VIA Rail a réussi à majorer ses recettes d'exploitation de 30,2 % durant cette période. La volonté des consommateurs de payer plus cher pour les services de VIA Rail est attestée par une augmentation du trafic de 1,5 % en 2001, en dépit d'une hausse des prix de 10,7 %.

INDICATEURS DES COÛTS UNITAIRES ET DE LA PRODUCTIVITÉ

En 2000, la part des coûts de carburant a augmenté par rapport à l'ensemble des coûts de VIA Rail, comme cela a été le cas du transport ferroviaire des marchandises. Toutefois, les stratégies de couverture[6] de VIA Rail ont limité à 16 % la hausse du prix du carburant. Et, pourtant, le carburant représente moins de 5 % des coûts de VIA Rail. En 1999 et en 2000, les gains de productivité de VIA Rail ont été de près de 6 % par an, après une période de stagnation entre 1996 et 1998. Dans l'ensemble, les coûts unitaires ont légèrement baissé en 2000, même s'ils ont été inférieurs de 13 % à ce qu'ils étaient en 1996. Au cours de la première moitié des années 1990, les coûts unitaires avaient déjà chuté de 19 %.

RÉSULTATS FINANCIERS

VIA Rail a amélioré son taux de recouvrement des coûts à chaque année depuis 1991. Les deux tiers de cette amélioration sont attribuables à une réduction des

4 Certaines hausses sont le fruit de redressements visant à corriger les anomalies des taux après l'abolition de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

5 Les prix des facteurs désignent le prix moyen que paient les transporteurs pour acheter les facteurs de production qu'ils utilisent.

6 Une stratégie de couverture désigne une stratégie en vertu de laquelle une entreprise négocie avec ses fournisseurs un prix fixe pour ses achats de carburant au cours d'une certaine période.

coûts alors que le tiers restant s'explique par une augmentation des prix. Si l'on tient compte de l'ensemble des coûts, cependant, le taux de recouvrement des coûts de VIA Rail[7] est toujours inférieur à 50 %.

CAMIONNAGE

En 2000, les répercussions de l'augmentation du prix du carburant sur les tarifs marchandises des entreprises de camionnage ont été partiellement neutralisées par un accroissement d'efficacité. La production a continué d'afficher un grand dynamisme. Les ratios d'exploitation ont été légèrement inférieurs à 95 %. En 2001, la faiblesse des prix des entreprises de camionnage et de leur production a contribué à une augmentation des ratios d'exploitation.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

En 2000, les recettes des entreprises de camionnage ont augmenté de 9,8 % et les prix, de 3,3 %. L'augmentation de 28 % du prix du carburant explique en grande partie la hausse des prix. La production a continué de progresser au rythme soutenu de 6,3 %, ce qui est néanmoins inférieur au taux moyen de 10 % enregistré les années précédentes. En termes réels, le prix global a chuté de 0,5 % depuis 1996. Alors que les prix des services intérieurs de camionnage ont baissé de 3,2 %, les prix des services transfrontaliers ont augmenté de 4,3 %. Les chiffres préliminaires révèlent que la production a atteint un sommet au cours du premier trimestre de 2001 et a chuté au cours de chacun des autres. Les prix ont aussi été plutôt faibles en raison de la baisse du prix du carburant et du ralentissement de l'économie nord-américaine.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Jusqu'en 1999, l'industrie du camionnage a affiché une stabilité au niveau de sa structure des coûts. En 2000, la part des coûts du carburant a augmenté de 2,1 %. La productivité totale des facteurs de l'industrie du camionnage a progressé de 2,7 % en 2000. L'industrie a réagi à la flambée du prix du carburant diesel en améliorant ses pratiques de gestion du carburant; les économies de carburant ont atteint 6,5 %. En 2000, les coûts unitaires des entreprises de camionnage ont augmenté de 2,7 %. Sans l'effet de la hausse du prix du carburant, les coûts unitaires auraient été stables.

Entre 1996 et 2000, la productivité totale des facteurs a augmenté de 1,6 %. Pendant la même période, les coûts unitaires ont augmenté de 0,8 %, soit de la moitié du taux d'inflation dans l'économie.

RÉSULTATS FINANCIERS

En 2000, tandis que les prix augmentaient à un rythme plus rapide que les coûts unitaires, les ratios d'exploitation ont été légèrement inférieurs à 95 %, résultat qui concorde avec les tendances des années précédentes. L'industrie du camionnage peut être rentable avec une marge d'exploitation représentant environ 5 % des recettes d'exploitation. Les grandes entreprises de camionnage ont maintenu leur rentabilité au cours des deux premiers trimestres de 2001. Le ratio d'exploitation des transporteurs les plus importants est resté inchangé malgré les tarifs marchandises plus faibles qui ont prévalu dans l'industrie du camionnage.

AUTOBUS

La baisse de productivité et l'augmentation du prix des facteurs ont entraîné une augmentation de 9 % des coûts unitaires en 2000. Grâce à une augmentation des prix et à une forte augmentation de la production, l'industrie des service de transport par autobus a réalisé un ratio d'exploitation de 89 %, soit suffisamment pour couvrir le coût de ses investissements.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Les recettes des entreprises de transport par autobus ont augmenté de 15 % en 2000. Les prix ont progressé de 3,5 % alors que la production a augmenté de 11 %. L'importance relative des différentes sources de recettes de cette industrie est restée la même : 84 % provenant des services voyageurs, 12 %, des services de colis, et 4 %, de diverses autres activités.

La part des services réguliers d'autobus est restée stable et représente 40 % des recettes totales des services voyageurs par autobus. La part des recettes des services d'autobus nolisés et d'excursion a atteint 46 % en 2000, réduisant du même coup la part des recettes totales de l'industrie au chapitre des services spécialisés, comme les services de limousine et d'excursion, par rapport aux années précédentes.

L'évolution de la demande de chaque type de services d'autobus a été différente de celle des prix. La demande des services d'autobus réguliers n'a pas bougé entre 1996 et 2000, période durant laquelle les prix nominaux de ces services ont augmenté de 14 %. À l'inverse, les niveaux d'activités des autres services d'autobus nolisés ont augmenté de 35 %, alors que leurs prix diminuaient de 7 %. Entre 1996 et 2000, la production des entreprises de services de transport par autobus a augmenté de 4,1 % par an et les prix, de 0,5 % par an.

7 Les mesures du taux de recouvrement des coûts sont différentes de celles publiées par VIA Rail. Ce rapport tient compte des frais généraux, de l'amortissement et du coût d'option du capital des immobilisations nettes. Elles excluent toutefois les postes extraordinaires.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Avant 1999, la structure des coûts de l'industrie du transport par autobus était relativement stable. La part des coûts de main-d'œuvre a chuté de 3,8 % en 2000. Le coût du carburant, les autres coûts variables et le coût en capital ont respectivement augmenté de 1,0 %, 2,0 % et 0,5 %.

La productivité totale des facteurs a diminué en 2000, bien qu'elle ait augmenté globalement de 0,9 % par an depuis 1996. Toutefois, la productivité de la main-d'œuvre et les économies de carburant ont augmenté respectivement de 4,7 % et de 4,2 %. La consommation de carburant s'est nettement améliorée en 2000, baissant de 4.9 %, ce qui a permis d'atténuer l'impact de l'augmentation de 29 % du prix du carburant. La productivité du capital a chuté de 5,7 % par an entre 1996 et 2000, ce qui reflète une hausse de l'intensité capitalistique[8] de l'industrie. Les faibles gains de productivité n'ont pas suffi à neutraliser l'évolution du prix des facteurs. En conséquence, les coûts unitaires ont augmenté de 1,3 % par an entre 1996 et 2000. Une bonne partie de cette hausse s'est produite en 2000, lorsque les coûts unitaires ont augmenté de 8,9 %, et s'explique par une baisse de la productivité de 3,6 % et une augmentation de 4,9 % du prix des facteurs.

RÉSULTATS FINANCIERS

Avant 2000, les ratios d'exploitation de l'industrie du transport par autobus se situaient en moyenne à 85 %. Les gains de productivité enregistrés par l'industrie expliquent l'accroissement de sa rentabilité. En 2000, avec l'augmentation des prix, l'industrie a enregistré un ratio d'exploitation de 89 %, soit suffisamment pour couvrir ses coûts en capital.

RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

En 2000, les recettes (à l'exception des subventions) des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 7,8 %, ce qui s'explique à la fois par la hausse des prix et l'augmentation du nombre d'usagers. En dépit d'une faible hausse de la productivité, le taux de recouvrement des coûts a continué d'augmenter régulièrement.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Après deux ans d'augmentations marginales des prix (1997 à 1999), les prix des réseaux de transport en commun ont augmenté de 4,3 % en 2000, soit un taux similaire à celui du début des années 1990. Et, pourtant, la production des réseaux de transport en commun a augmenté de 3,4 %. Par le passé, de telles hausses des prix s'étaient soldées par une baisse du nombre d'usagers. Entre 1996 et 2000, les prix ont progressé de 2,1 % par an, alors que la production a augmenté de 3,2 % par an.

INDICATEURS DES COÛTS ET DE LA PRODUCTIVITÉ

Les réseaux de transport en commun se classent parmi les entreprises de transport à forte intensité de main-d'œuvre et de capital, dont la part respective représente 51 % et 27,9 % du total des coûts. La part des coûts de main-d'œuvre en 2000 a été inférieure de 1,8 % à ce qu'elle était en 1999, tandis que celle des coûts de carburant et d'autres matériels et services a été légèrement supérieure par rapport au total des coûts.

La productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun est restée pratiquement la même en 1999 et en 2000, en hausse de 4,1 % par rapport à 1996, mais toujours inférieure au sommet atteint en 1995. En dépit d'une hausse de 15 %[9] du prix du carburant, la consommation de carburant a augmenté de 4,4 % en 2000. Cela a confirmé la tendance enregistrée les années précédentes d'une augmentation de la consommation de carburant. La productivité de la main-d'œuvre et du capital a augmenté en 2000. Depuis 1996, la productivité de la main-d'œuvre a augmenté de 2,5 % par an. La baisse de la productivité du capital, de 1,3 % par an, correspond à l'augmentation de l'intensité capitalistique.

Les coûts des transports en commun par unité de production ont augmenté de 3,9 % en 2000, mais n'ont été que légèrement plus élevés qu'en 1996. Depuis 1996, ce sont les coûts du capital qui ont affiché les plus fortes hausses, soit 3,8 % par an, suivis des coûts du carburant, à 2,2 % par an. La baisse des coûts unitaires de la main-d'œuvre s'est chiffrée à 1,6 % par an.

RÉSULTATS FINANCIERS

On estime que le coût total des réseaux de transport en commun a été de 4,3 milliards $ en 2000. Le taux de recouvrement des coûts a augmenté régulièrement depuis 1996, atteignant 48 % en 2000. Les subventions d'exploitation annuelles ont été relativement stables, à 1,5 milliard $, alors que les subventions de capital ont chuté de 30 % en 2000 par rapport au sommet atteint en 1999.

RÉSULTATS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DE CERTAINES PROVINCES

Cette section analyse les principaux indicateurs de performance des réseaux de transport en commun en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario et au Québec, comme l'illustre le tableau 13-2.

8 L'intensité capitalistique est le rapport entre les immobilisations et les recettes en prix constants.

9 La hausse a été de l'ordre de 33 % dans les provinces où les réseaux de transport en commun n'utilisent pas de carburant pour alimenter le matériel moteur.

TABLEAU 13-2 : INDICATEURS FINANCIERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DE CERTAINES PROVINCES, 2000

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*Colombie-Britannique*	*Canada*[1]
Niveau des prix (Canada = 100,0)	84,5	120,9	71,2	91,6	100,0
Productivité totale des facteurs (Canada = 100,0)	118,8	92,0	101,0	95,9	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada = 100,0)	93,4	110,3	84,4	100,4	100,0
Taux de recouvrement des coûts (en %)	42,2	50,3	39,7	42,6	46,4
Moins-perçus en revenu par passager (millions $)	1,36	1,60	1,58	2,02	1,55

1 Comprend les réseaux de transport en commun de toutes les provinces.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada

L'Ontario se distingue par une productivité et des coûts unitaires nettement inférieurs à la moyenne nationale. Cette province a néanmoins enregistré le taux de recouvrement des coûts le plus élevé, mais uniquement parce que c'est elle qui perçoit les taux les plus élevés (au kilomètre) au Canada. L'Alberta a affiché les plus faibles coûts unitaires, ce qui ne l'a pas empêchée d'enregistrer le plus faible taux de recouvrement des coûts, ses taux étant également les plus bas de tout le pays. Le Québec a enregistré le moins-perçu le plus bas, soit de 1,36 $ par voyageur. La Colombie-Britannique a enregistré le moins-perçu le plus élevé, à plus de 2 $ par voyageur, en raison de la faiblesse des prix par rapport aux coûts unitaires et du fait que les usagers des transports en commun parcourent de plus longues distances moyennes que dans les autres provinces.

TRANSPORT AÉRIEN

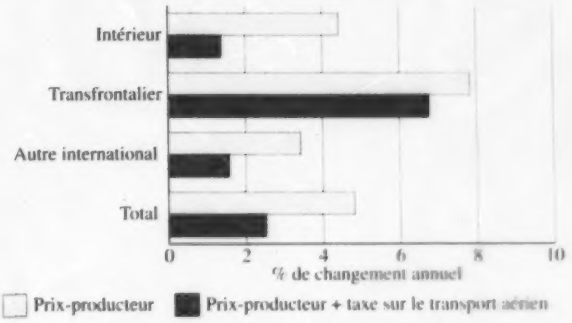
En 2000, le groupe de transporteurs aériens visé par cette analyse a généré des recettes totales de 13 milliards $, soit 11,7 % de plus qu'en 1999. Le ralentissement économique de 2001 et les événements du 11 septembre ont cristallisé la fragilité de cette industrie.

INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION

Entre 1996 et 2000, l'industrie du transport aérien a connu une période de forte croissance, le total de ses recettes augmentant de 11 %, sa production, de 5,8 %, et le prix des billets, de 4,8 %. Étant donné que le taux d'inflation n'a pas dépassé 1,5 % par an, cela incite à croire que le prix des billets a augmenté en termes réels de 3,3 % par an durant cette période. L'évolution du prix des billets d'avion, mesurée au niveau des transporteurs, a subi le contrecoup des redevances de navigation aérienne qui ont remplacé la taxe sur le transport aérien. Lorsqu'on tient compte de ce fait, les prix des billets d'avion ont augmenté en termes réels de 1,1 %.

La figure 13-1 illustre la dynamique des prix dans l'industrie du transport aérien avec et sans la taxe sur le transport aérien, entre 1996 et 2000.

FIGURE 13-1 : DYNAMIQUE DES PRIX DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN, AVEC ET SANS LA TAXE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN, 1996 – 2000



Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs

En 2000, l'industrie du transport aérien a bénéficié d'une augmentation des prix et de la demande. Le prix des billets d'avion a augmenté de 7,8 % et les services passagers et de fret ont tous les deux progressé de 3,9 %. Les prix des services passagers intérieurs ont monté de 7,8 %, mais la production a chuté de 0,8 %. L'augmentation du prix des services transfrontaliers a été d'environ 4,7 % (taux nettement inférieur à celui des années récentes) et la demande de vols transfrontaliers a augmenté de 15 %. Sur les marchés internationaux, le prix des billets est resté stable, avec des hausses minimes ces dernières années. Étant donné que les prix sur les marchés internationaux sont plus sensibles à l'augmentation du prix du carburant, ils ont augmenté de 9,9 % en 2000. La demande de vols à destination d'autres marchés que les États-Unis a continué d'être vigoureuse, affichant une hausse de 6,8 %, ce qui concorde avec les tendances précédentes. Les recettes du transport de fret ont augmenté en moyenne de 5 % par an entre 1996 et 2000, grâce à des hausses respectives de 1 % et de 4 % du volume de fret aérien et des tarifs marchandises.

Au cours des neuf premiers mois de 2001, le trafic passagers est demeuré stable et les bénéfices ont chuté de 7 %, ce qui est attribuable à la baisse des coûts du carburant et à la concurrence accrue sur le marché intérieur. Le contrecoup des événements du 11 septembre est attesté par la baisse de 19 % du trafic passagers d'Air Canada, suivie d'une baisse de 11 % au quatrième trimestre. Les bénéfices moyens ont chuté de 17 % en septembre et de 10 % au quatrième trimestre. D'autres transporteurs ont affiché de meilleurs résultats. Le trafic de WestJet a augmenté de 50 % au quatrième trimestre.

INDICATEURS DES COÛTS UNITAIRES ET DE LA PRODUCTIVITÉ

La structure des coûts de l'industrie du transport aérien s'est ressentie de l'augmentation de 54,7 % du prix du carburant en 2000 qui a fait passer la part des coûts du carburant de 12 % à 16,4 %. La part des coûts du capital a chuté à moins de 15,5 % du total des coûts. Les frais de location-bail et d'intérêts, qui représentent des obligations fixes qu'il faut respecter à même le budget d'exploitation, représentent près de 73 % des coûts en capital des compagnies aériennes canadiennes. En revanche, ces frais ne représentent que 25 % des coûts en capital des compagnies américaines. Cela témoigne de la vulnérabilité financière des transporteurs canadiens aux chocs intérieurs (comme le ralentissement économique) et extérieurs (comme les événements du 11 septembre).

En 2000, la productivité totale des facteurs de l'industrie du transport aérien a baissé de 1,6 % et a été légèrement supérieure à ce qu'elle était en 1996. Même si la consommation de carburant a baissé de 2 % en 2000, la productivité de la main-d'œuvre a chuté de 3,8 %, première baisse enregistrée depuis 1991. La productivité du capital a augmenté de 3,6 %, ce qui reflète les stratégies de désinvestissement de certains transporteurs. La forte croissance de la production (plus de 6 % par an depuis 1996 dans l'industrie du transport aérien) aurait dû entraîner une hausse de la productivité. Au cours de cette période de grande demande, toutefois, l'industrie a fait face à de profonds changements structuraux, qui ont pris la forme de fusions entre certains transporteurs et d'une forte expansion chez d'autres. Cela n'a pas facilité la tâche à l'industrie de faire concorder l'utilisation des ressources et la demande, ce qui a donné lieu à de piètres résultats au chapitre de la productivité.

Depuis 1996, les coûts unitaires de l'industrie du transport aérien ont augmenté de 4,5 % par an, ce qui s'explique par des gains de productivité marginaux et une augmentation de 4,7 % par an des prix des facteurs. Confondus, ces facteurs ont majoré de près de 1,8 milliard $[10] la base des coûts des compagnies aériennes. Durant la même période, l'augmentation des recettes n'a représenté que le quart de ce montant. En 2000, la situation s'est aggravée, avec des gains de productivité négatifs et une hausse de 8,9 % des prix des facteurs. En conséquence, les coûts unitaires ont augmenté de 10,8 %.

RÉSULTATS FINANCIERS

En 2000, l'industrie du transport aérien avait affiché un bénéfice d'exploitation de 26 millions $. Le bénéfice consolidé d'Air Canada et des lignes aériennes Canadien International Ltée (CAIL) a affiché une perte de 101 millions $, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 127 millions $ pour les autres transporteurs considérés dans cette analyse. En 2001, la rentabilité d'Air Canada a été négativement affectée par l'augmentation de la concurrence intérieure, le ralentissement économique et l'impact des événements du 11 septembre. Air Canada a déclaré un déficit d'exploitation de 731 millions $. Le déficit total avant impôts a atteint 991 millions $. Parmi les transporteurs indépendants cotés en bourse, seul WestJet a affiché un bénéfice. Canada 3000 a fait faillite et Air Transat, dû à des frais exceptionnels, a subi de sérieuses pertes financières en 2001.

10 Cette hausse des coûts estimatifs suppose le même niveau de production qu'en 1997.

PORTÉE DE L'ANALYSE

Transport ferroviaire de marchandises : CN et CP et indicateurs financiers des transporteurs régionaux.

Voyageurs ferroviaires : VIA Rail.

Camionnage : Cette section se concentre sur le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont le chiffre d'affaires annuel est égal ou supérieur à 1 million $. Les transporteurs individuels dont l'activité principale consiste à transporter des biens ménagers (4 % des recettes des plus gros transporteurs) en sont exclus.

Autobus : Transporteurs réguliers, exploitants de services d'autobus nolisés et services de limousine et d'excursion.

Réseaux de transport en commun urbain : Commissions de transport en commun qui sont membres de l'Association canadienne du transport urbain.

Industrie du transport aérien : La définition de cette industrie englobe la plupart des transporteurs aériens de niveaux I et II qui exploitaient des services à la fin de 2000, à savoir Air Canada, Lignes aériennes Canadien Régional, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, WestJet et Bradley Air Services.

Transporteurs publics : VIA Rail et réseaux de transport en commun urbains.

Transporteurs commerciaux : Tous les autres transporteurs.

TABLEAU 13-3 : INDICATEURS DES PRIX ET DE LA PRODUCTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991 – 2000

	Évolution des prix (variation annuelle en pourcentage)				*Évolution de la production (variation annuelle en pourcentage)*			
	1991–1996	*1998-1999*	*1999-2000*	*1996–2000*	*1991–1996*	*1998-1999*	*1999-2000*	*1996–2000*
CN et CP								
Agriculture	N/D	(2,6)	(3,7)	(0,4)	N/D	(2,4)	18,5	2,3
Autres en vrac	N/D	(7,4)	(11,4)	(5,3)	N/D	5,7	9,1	5,3
Autres produits	N/D	4,3	(5,6)	0,3	N/D	2,9	9,1	5,1
Transport intermodal	N/D	(0,9)	(7,4)	(1,3)	N/D	9,2	16,8	9,3
Total	(1,1)	(0,7)	(2,2)	(0,6)	1,6	1,7	7,3	3,2
VIA Rail								
Corridor	3,3	(0,9)	8,8	5,1	(0,7)	9,7	2,4	2,5
Grandes lignes	6,5	(6,9)	1,6	2,4	2,5	18,3	(1,6)	2,3
Dessertes éloignées – régionales	1,5	(7,2)	(0,7)	2,2	(0,2)	12,2	1,6	3,0
Total	4,0	(3,0)	6,1	4,1	0,1	12,3	1,1	2,6
Industrie du camionnage								
Intraprovincial	(0,2)	(2,3)	5,1	0,6	7,8	1,9	4,1	4,5
Interprovincial	(0,9)	1,1	0,3	0,7	7,8	2,4	6,3	3,0
Transfrontalier	0,3	1,9	2,8	2,5	15,6	18,8	5,7	10,3
Total	(0,2)	0,1	2,8	1,3	10,0	9,3	6,9	6,9
Services interurbains – autobus								
Services réguliers	0,6	3,3	8,0	3,4	(5,1)	(6,0)	6,4	0,0
Services d'autobus nolisés	(0,7)	4,2	2,4	(1,3)	7,4	(11,4)	21,7	7,0
Total	0,8	1,7	2,7	0,5	(0,0)	(4,0)	11,9	4,1
Industrie des transports en commun								
Total	4,9	0,7	4,3	2,1	(2,0)	5,6	3,4	3,2
Transport aérien								
Passagers intérieurs	(0,1)	5,6	7,8	4,4	2,8	2,3	(0,8)	3,6
Passagers internationaux	(0,6)	6,1	7,7	5,1	8,1	6,3	10,0	8,3
Fret aérien	(2,8)	(1,0)	9,3	3,7	4,5	8,3	(10,5)	1,0
Total	(0,5)	5,2	7,7	4,6	5,4	4,6	3,3	6,1
Grandes entreprises de transport[1]								
Marchandises	(0,8)	(0,2)	1,9	0,9	7,1	6,7	5,4	5,4
Passagers	(0,3)	5,9	7,8	4,8	5,4	4,4	5,0	6,1
Total	(0,6)	1,6	3,7	2,0	6,4	6,2	5,4	5,8
Total du secteur des transports[2]								
Transporteurs commerciaux	(0,6)	1,6	3,7	2,1	6,3	5,9	5,6	5,7
Transporteurs publics	4,8	0,3	4,4	2,3	(1,8)	6,3	3,2	3,2
Total	(0,3)	1,3	3,8	2,0	5,7	6,2	5,4	5,6

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs.

TABLEAU 13-4 : STRUCTURE DES COÛTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1991, 1998 ET 1999 – 2000

(Pourcentage des coûts totaux)

		CN et CP	*VIA Rail*	*Industrie du camionnage*	*Services interurbains d'autobus*	*Industrie des transports en commun*	*Transport aérien*	*Principales entreprises*[1]	*Total*[2]
1991	Variables	69,9	80,4	83,7	81,4	76,1	80,5	78,4	78,2
	Main-d'œuvre	40,5	40,1	44,5	39,9	49,8	26,0	37,0	38,8
	Carburant	8,3	3,3	11,3	8,0	3,9	14,2	11,3	10,1
	Autre	21,1	37,0	27,9	33,6	22,4	40,3	30,0	29,2
	Capital	30,1	19,6	16,3	18,6	23,9	19,5	21,6	21,8
1998	Variables	71,3	83,3	84,8	79,1	71,2	81,9	81,0	80,0
	Main-d'œuvre	38,7	40,1	42,2	41,6	51,8	21,6	34,4	36,4
	Carburant	7,9	3,8	12,7	9,1	5,0	11,9	11,4	10,6
	Autre	24,7	39,4	29,9	28,4	14,4	48,4	35,2	33,0
	Capital	28,7	16,7	15,2	20,9	28,8	18,1	19,0	20,0
1999	Variables	70,6	83,3	84,4	79,0	70,9	82,2	81,0	79,9
	Main-d'œuvre	38,5	41,1	41,9	41,6	51,7	22,2	34,5	36,5
	Carburant	7,2	3,8	12,6	8,4	5,1	12,0	11,3	10,5
	Autre	24,9	38,4	30,0	29,0	14,1	48,0	35,2	32,9
	Capital	29,4	16,7	15,6	21,0	29,1	17,8	19,0	20,1
2000	Variables	70,1	81,8	85,6	78,0	70,1	84,5	82,4	81,1
	Main-d'œuvre	34,9	38,8	40,6	37,9	49,8	22,3	33,1	34,9
	Carburant	10,1	4,6	14,7	9,4	5,9	16,4	14,5	13,4
	Autre	25,1	38,4	30,2	30,7	14,6	45,8	34,9	32,8
	Capital	29,9	18,2	14,4	22,0	29,9	15,5	17,6	18,9

1. Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2. Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après la Division de la statistique Canada et des transporteurs.

TABLEAU 13-5 : INDICATEURS D'EFFICACITÉ, ENTREPRISES DE TRANSPORT, DE 1991 À 2000

		Productivité (hausse annuelle en pourcentage)				*Coûts unitaires (hausse annuelle en pourcentage)*			
		1991–1996	*1998-1999*	*1999-2000*	*1996–2000*	*1991–1996*	*1998-1999*	*1999-2000*	*1996–2000*
CN et CP	Main-d'œuvre	6.8	5.9	13.2	7.9	(2.2)	(1.6)	(14.6)	(7.2)
	Carburant	2.0	9.9	6.0	5.3	(1.3)	(9.9)	32.7	0.1
	Capital	2.4	0.9	7.6	1.8	(5.0)	1.2	(4.2)	(0.3)
	Total	4.2	4.2	9.6	4.4	(2.6)	(2.2)	(5.8)	(3.1)
VIA Rail	Main-d'œuvre	6.8	11.1	9.4	4.4	(4.7)	(9.3)	(5.8)	(2.8)
	Carburant	1.2	12.8	(3.4)	2.4	(0.2)	(10.9)	19.9	0.3
	Capital	5.2	(17.1)	3.2	(4.3)	(4.7)	(8.0)	8.5	(2.9)
	Total	4.7	7.8	4.5	2.9	(3.6)	(11.5)	(0.2)	(3.4)
Industrie du camionnage	Main-d'œuvre	4.3	2.5	1.6	2.1	(2.2)	(0.0)	(0.0)	0.5
	Carburant	(1.6)	2.1	6.5	2.6	2.2	(0.2)	20.5	3.9
	Capital	1.7	0.3	(0.9)	(1.1)	(2.7)	3.0	(4.7)	0.2
	Total	1.6	0.9	2.7	1.6	(0.7)	0.7	3.0	0.8
Services interurbains d'autobus	Main-d'œuvre	2.5	(0.4)	4.5	4.7	(0.1)	1.8	(1.0)	(1.2)
	Carburant	(2.3)	8.4	6.7	4.2	1.2	(6.1)	21.6	2.6
	Capital	2.2	(2.0)	(9.9)	(5.7)	(0.7)	2.3	14.4	5.2
	Total	2.6	(0.7)	(3.6)	0.9	(1.1)	1.7	8.9	1.3
Industrie des transports en commun	Main-d'œuvre	(1.4)	1.2	1.7	2.5	4.5	(2.0)	(0.2)	(1.6)
	Carburant	(0.1)	(1.3)	(4.4)	(2.1)	9.5	0.0	20.3	3.1
	Capital	(3.0)	(1.9)	0.7	(1.0)	4.8	(0.5)	6.7	3.8
	Total	(0.2)	0.9	0.0	1.1	2.9	(1.7)	3.9	0.4
Transport aérien	Main-d'œuvre	7.3	2.9	(3.8)	0.5	(4.3)	4.6	10.8	2.9
	Carburant	1.5	2.2	2.0	2.2	(0.9)	2.2	51.7	6.1
	Capital	7.5	3.0	3.6	3.9	(3.9)	(1.4)	(3.8)	(0.2)
	Total	5.5	3.3	(1.6)	0.2	(2.6)	1.4	10.6	4.5
Grosses entreprises de transport[1]	Main-d'œuvre	5.8	3.3	2.5	3.0	(2.7)	0.6	(0.8)	(0.7)
	Carburant	0.3	3.2	4.7	2.8	0.1	(0.7)	33.2	4.2
	Capital	3.8	1.3	3.0	1.4	(3.9)	1.0	(4.3)	(0.1)
	Total	3.6	2.4	2.4	1.6	(1.9)	0.4	3.9	1.3
Total du secteur des transports[2]	Transporteurs commerciaux	3.6	2.3	2.3	1.6	(1.9)	0.4	4.0	1.3
	Transporteurs publics	0.4	1.6	0.5	1.3	2.0	(3.0)	3.5	(0.0)
	Total	3.2	2.2	2.1	1.6	(1.3)	(0.0)	3.9	1.1

1 Le CN et le CP, les entreprises de camionnage et les compagnies aériennes.
2 Exclut le secteur du transport maritime.

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs.

TABLEAU 13-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT, 1996 – 2000

		Millions de dollars sauf si spécifié autrement				
		1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*
Compagnies ferroviaires de transport de marchandises de classe I – opérations canadiennes	Recettes d'exploitation	6 150	6 778	6 436	6 502	6 825
	Dépenses d'exploitation[1]	5 643	5 880	5 387	5 375	5 411
	Ratio d'exploitation[1]	91.8	86.8	83.7	82.7	79.3
	Bénéfice net d'exploitation	507	897	1 049	1 127	1 415
Chemin de fer régionaux	Recettes d'exploitation	666	714	783	818	905
	Dépenses d'exploitation	625	634	690	748	821
	Ratio d'exploitation	93.8	88.7	88.1	91.4	90.6
	Bénéfice net d'exploitation	41	80	93	70	85
Industrie du camionnage	Recettes d'exploitation	12 763	14 061	14 600	15 970	17 540
	Dépenses d'exploitation	12 178	13 154	13 633	15 012	16 426
	Ratio d'exploitation	95.4	93.5	93.4	94.0	93.7
	Bénéfice net d'exploitation	584	907	967	958	1 114
Transport aérien	Recettes d'exploitation	8 762	9 823	10 674	11 664	13 024
	Dépenses d'exploitation	8 693	8 836	10 561	11 369	12 998
	Ratio d'exploitation	99.2	89.9	98.9	97.5	99.8
	Bénéfice net d'exploitation	69	988	113	295	26
Service interurbains d'autobus	Recettes d'exploitation	617	593	657	641	737
	Dépenses d'exploitation	540	513	557	545	658
	Ratio d'exploitation	87.5	86.5	84.8	85.1	89.4
	Bénéfice net d'exploitation	77	80	100	96	78
Transporteurs commerciaux	Recettes d'exploitation	28 956	31 970	33 151	35 595	39 032
	Dépenses d'exploitation	27 678	29 017	30 828	33 050	36 314
	Ratio d'exploitation	95.6	90.8	93.0	92.8	93.0
	Bénéfice net d'exploitation	1 278	2 953	2 322	2 545	2 718
Industrie des transports en commun	Recettes d'exploitation	1 621	1 712	1 744	1 855	2 000
	Dépenses d'exploitation	3 735	3 783	3 865	4 011	4 313
	Subventions d'exploitation	1 561	1 495	1 523	1 492	1 512
	Subventions de capital	494	641	858	1 068	754
	Ratio de recouvrement des coûts (%)	43.4	45.3	45.1	46.2	46.4
VIA Rail	Recettes d'exploitation	172	183	191	209	224
	Dépenses d'exploitation	478	468	461	458	461
	Subventions d'exploitation	205	196	182	170	170
	Subventions de capital	40.0	40.0	43.0	47.0	50.0
	Ratio de recouvrement des coûts (%)	35.9	39.1	41.5	45.5	48.5

1 Exclut les coûts de restructuration

Source : Transports Canada, d'après les fichiers de Statistique Canada et des transporteurs